Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 13 / 10. MÄRZ 2021

F1: Neuer Aston Martin AMR21

Vettel-Neustart ganz in Grün

Formel 1: Mercedes-AMG W12

Silberpfeil mit Geheimnissen

Supercross-WM in Daytona

Kleiner Dämpfer für Ken Roczen

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 13



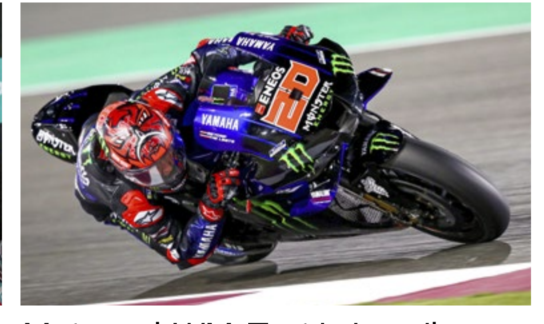
Formel 1: Neuer Haas VF-21

Ärger um Schumi-Auto im Russland-Design



MotoGP-Interview: Valentino Rossi

Höhere Erwartungen trotz kleinerem Team



Motorrad-WM: Test in Losail

Quartararo-Bestzeit beim Auftakt-Test

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MERCEDES

8 Der Titeljäger: Mercedes stellt den W12 für die neue Formel-1-Saison vor – und hütet ein paar Geheimnisse

ERC

18 Vorschau zur Rallye-EM: Die kontinentale Topliga steht vor dem Start auf den Azoren. Nie war sie breiter aufgestellt

24 Der vierte NASCAR-Lauf der Saison: Kyle Larson feiert in Las Vegas seinen ersten Sieg nach dem Comeback

NASCAR

Editorial

Die Formel-1-Teams haben bei ihren Präsentationen der neuen Autos eine große Chance verpasst. Mit Versteckspiel gewinnt man keine Fans.

Schadenfreude kann manchmal die schönste Freude sein. Ich gebe zu, dass es mir so gegangen ist, als uns vergangenen Freitag die Pressemitteilung von Williams erreichte, dass die Handy-App gehackt wurde, auf der der Rennstall sein neues Formel-1-Auto digital präsentieren wollte. Ganz cool mit Unterstützung von Augmented Reality, was auf Deutsch erweiterte Realität heißt und sich schon viel weniger cool anhört. Das ist so ein virtueller Schickschnack, bei dem der Williams dann dreidimensional über Ihren Schreibtisch gefahren wäre oder vor dem Haus geparkt hätte, wenn es denn funktioniert hätte. Zum Glück blieben wir nach dem Angriff aus der digitalen Unterwelt davon verschont. Schöne neue Welt.

Williams hätte seine Zeit besser dafür verwendet, uns analog mit interessanten Informationen und Fotos vom FW43B zu versorgen. Stattdessen gab es Computergrafiken auf dem Niveau von Kinderzeichnungen, viele Worthülsen und Gemeinplätze, wenig Informatives. Williams wollte noch nicht einmal zugeben, wo man seine Token investiert hat. Bei Mercedes mag man das ja noch verstehen, weil es da möglicherweise ein Detail betrifft, das auch 2022 noch relevant ist. Aber Williams? Das langsamste Auto im Feld? Welchen Konkurrenten will der Traditionsrennstall da im Unklaren lassen? Hier hätte ein Teilnehmer mal die Chance gehabt, mit offenen Karten zu spielen und so aus der Versenkung aufzutauchen, in der man als Schlusslicht normalerweise verschwindet.

Es passt in unsere Zeit, dass die Verpackung wichtiger ist als der Inhalt. Der Vorsatz der Verschleierung zog sich wie ein roter Faden durch sämtliche Präsentationen der 2021er-Autos. Was nach einer langen Winterpause und sinkendem Interesse am Motorsport ziemlich dumm ist. Gerade jetzt, in einer Zeit des Stillstands, hätten sich die Fans ein wenig Action gewünscht. Doch die Qualität der Berichterstattung steht und fällt mit dem Angebot. Und das war, mit Verlaub, fast durch die Bank erbärmlich. Löbliche Ausnahmen waren vom Informationsgehalt Mercedes und vom Bildmaterial Aston Martin.

Bei praktisch allen hat es sich eingebürgert, dass man zuerst einmal eine Computergrafik zeigt, auf der man einfach das weglässt, was man weglassen will. Natürlich die neuen Ideen, und die sind bei einem neuen Auto nun mal das einzig Interessante. Wer schon gefahren ist, zeigte entweder gar keine Fotos oder schlechte. Selten war diese Geheimniskrämerei sinnloser als diesmal. Was nützt es dem Mercedes, wenn er weiß, dass der Ferrari sein Getriebe umgebaut hat? Wegen der Token-Regel, dem Budget-Limit und dem Druck, so schnell wie möglich auf das 2022er-Auto umzuschwenken, lassen sich Token-pflichtige Änderungen gar nicht kopieren.

Bei der Kommunikation muss man Abstriche machen. Es war aufgrund der Kontaktbeschränkungen und Reisewarnungen nicht möglich, vor Ort zu sein. Da werden dann digitale Plattformen zur Notlösung. Leider liegt es in der Natur des Mediums, dass man sich so auch besser verstecken kann.

Michael Schmidt
Redakteur


40 Supercross-WM: In Daytona geriet Ken Roczen (#94) weiter unter Druck

YAMAHA



Die Hoffnung ist grün

Sebastian Vettel wechselt die Farben: von Rot zu Grün. Sein neues Team ändert den Namen: von Racing Point zu Aston Martin. Die Ingenieure orientierten sich an einer neuen Kopiervorlage: dem 2020er- statt dem 2019er-Mercedes.

Von: **Michael Schmidt**

Gestern noch war dieses Team der Störenfried im Mittelfeld. Heute ist es ein Schwergewicht. Racing Point konnte sich nur durch Ergebnisse in die Schlagzeilen fahren, die besser waren, als man es dem Team zutraute. Aston Martin ist eine Schlagzeile, wenn nur die Decke von dem neuen Auto gezogen wird. Umso mehr, da jetzt kein spät berufener GP-Sieger mehr im Auto sitzt, sondern ein vierfacher Weltmeister.

Sebastian Vettel wechselt von einer emotionsbeladenen Automarke zur nächsten. Gut, Ferrari kann man nicht toppen, auch wenn Vettels neuer Chef meint, Aston Martin gebe es als Marke schon viel länger. Doch ein Vettel in den grünen Farben einer Firma, die zuletzt vor 61 Jahren ein kurzes und wenig ruhmreiches Kapitel in der Formel 1 schrieb, ist allemal eine gute Story.

Teambesitzer Lawrence Stroll spricht von der Erfüllung mehrerer Träume. Weil Autoleidenschaft auf ein historisches Motorsport-Comeback trifft. Mit ihm mittendrin. Der Kanadier schaltet sofort auf Angriffsmodus. Dieses Team, das bis jetzt immer über seiner Gewichtsklasse boxte, so Stroll, werde als Aston Martin noch härter zuschlagen.

Für Vettel ist es ein Neubeginn nach einer verkorksten sechsten Saison mit Ferrari. Der Ex-Champion will mit Aston Martin noch einmal durchstarten und zeigen, dass er nur das richtige Auto braucht, um wieder zu alter Form zurückzufinden. Bei Ferrari war er zuletzt das fünfte Rad am Wagen. Bei Aston Martin ist der

> „Sebs Fahrstil ist nicht so extrem wie der von Pérez. Und der war sehr speziell. Seb war im Simulator happy mit der Richtung, die wir eingeschlagen haben.“
>
> Andy Green

53-fache GP-Sieger ein Hoffnungsträger. Weil er dem Team Glaubwürdigkeit verleiht, das Projekt aufwertet und neue Erfahrungen mitbringt. Technikchef Andy Green ist überzeugt, dass es eine gute Ehe wird: „Wir werden das Beste aus Seb herausholen. Wenn wir das nicht schaffen, dann war es unser Fehler und nicht seiner.“

Auf dem Parkett hat der erste Aston Martin der Neuzeit schon mal überzeugt: „Für mich ist er das schönste aller bisher gezeigten Autos“, urteilte Vettel zufrieden. Das Metallic-Grün mit dem dezenten rosa Streifen für Ex-Hauptsponsor BWT verleiht dem AMR21 eine Eleganz, die der Traditionsmarke gerecht wird. Den Rest erledigt die Linienführung. Das neue Auto sieht aufgeräumter und mehr aus einem Guss aus als der Vorgänger mit seinen vielen Ecken und Kanten.

Ein Mercedes in Grün

Trotzdem kann er seine Herkunft nicht leugnen. Der Aston Martin AMR21 ist ein verkappter Mercedes von 2020 in Grün. Technikchef Andy Green widerspricht natürlich: „Das ist zu 100 Prozent ein Konzept von Aston Martin.“ Der Mercedes als Anschauungsmaterial habe dem Team 2020 nur insofern geholfen, den Absprung zu einer anderen Fahrzeugphilosophie zu schaffen. „Und auf der bauen wir immer noch auf.“

Die Ingenieure wollen offenbar wieder mit einer gesicherten Basis in die neue Saison starten. Nase, Kapuzenflügel, Vorderachse, vordere Bremsbe-



Erste Ausfahrt: Vettel testet den Aston Martin bei Regen in Silverstone. Auch die Helmfarben sind neu

ASTON MARTIN

lüftungen, Seitenkästen, Motorabdeckung und Hinterachse tragen auf den Präsentationsfotos die Handschrift des Mercedes W11 aus dem Vorjahr. Am besten sind die Verwandschaftsverhältnisse am Schwung der Seitenkästen zu erkennen. Die eckige Kontur des RP20 aus der zweiten Saisonhälfte des Vorjahres wurde zugunsten einer runderen Linienführung aufgegeben. Nur die Ausbeulung dort, wo der Motor unter der Verkleidung sitzt, ist ausgeprägter als beim Mercedes W11. Was darauf schließen lässt, dass beim Aston Martin die Außenhaut im oberen Bereich etwas enger anliegt.

Das Technikbüro in Silverstone hat seinen Entwicklungs-Token in das Chassis investiert. Die obere Crashstruktur wanderte nach unten, sodass der Kühleinlass zu einem Großteil über dem Karbonsteg liegt. Und dort zeigt der Aston Martin sein eigenes Gesicht. Die Kühlöffnung ist fast kreisrund, beim Technikpartner aus Brackley waren und sind sie eher oval. Auch bei den Leitblechen und dem aufwendig gestalteten Boden geht der Mercedes-Kunde eigene Wege.

Wie McLaren mit der Nase musste auch Aston Martin ein Schlupfloch nutzen, um die Token-Regel einzuhalten. Zu dem großen Aero-Upgrade in der abgelaufenen Saison wurden fristgerecht vor Ende September noch eine neue Hinterradaufhängung und Modifikationen an der Vorderachse nachgeschoben. Danach wären Token angerechnet worden. „Wir waren gezwungen, die neue Hinterradaufhängung noch im alten Jahr zu bringen, um dann in 2021 das 2020er-Getriebe einsetzen zu können", erklärte Green.

Das von Mercedes initiierte Konzept der Hinterradaufhängung mit dem Anlenkpunkt der hinteren Querlenker an der Crashstruktur gibt nun auch dem Kundenteam eine bessere Traktion. Die Geometrie erlaubt auch mehr Freiheiten bei der Fahrzeugabstimmung. Green räumt ein, dass ihn kurz die Sorge umtrieb, das Konzept der Hinterachse könnte nicht mit den neuen Aero-Regeln harmonieren. „Diese Sorge erwies sich aber als unbegründet."

Der WM-Vierte will 2021 wie im Vorjahr um den dritten Platz und innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre um den Titel kämpfen. „Das wird schwer genug", fürchtet Teamchef Otmar Szafnauer. „Ferrari wird nicht ewig Sechster bleiben, McLaren hat den gleichen Motor wie wir, und Renault fährt mit Alonso." ■



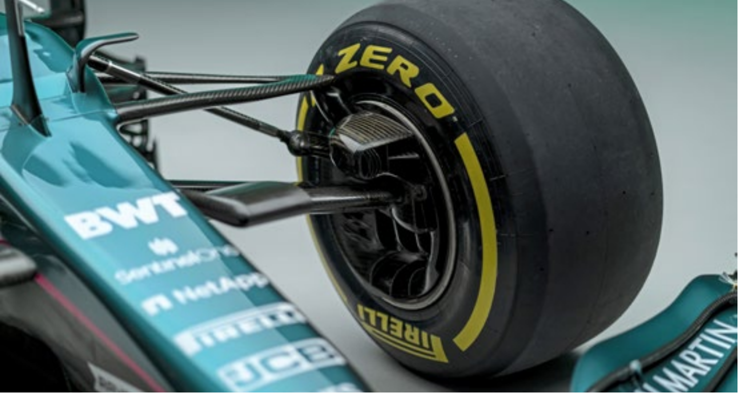
ASTON MARTIN

Vettels neuer Arbeitsplatz: Das Lenkrad wird maßgeschneidert



ASTON MARTIN

Das schönste Auto: Vettel ist verliebt in seinen Aston Martin



ASTON MARTIN

Wie das Vorbild: Die Vorderachse stammt von Technikpartner Mercedes

„Mit Spaß kommen Erfolge“

Nach einer schwachen Saison bei Ferrari wagt Sebastian Vettel mit Aston Martin den Neustart. Kann er an alte Erfolge anknüpfen?

Von: **Tobias Grüner**

Wie sind die ersten Tage bei Aston Martin gelaufen?
Das Team hat mich sehr herzlich willkommen geheißen. Alle sind offen und freundlich. Sie haben es mir sehr leicht gemacht, mich einzufinden. Es gibt aber viele Dinge, an die ich mich noch gewöhnen muss. Wir haben einen anderen Motor, eine andere Bedienung des Lenkrads, es werden verschiedene Begriffe für gleiche Dinge benutzt. Das sind etwas trockene Aufgaben, die mich aber nicht von der eigentlichen Vorbereitung ablenken dürfen. Ich muss auch noch viele neue Leute kennenlernen, was in diesen Zeiten nicht so einfach ist.



ASTON MARTIN

Kommen Sie 2021 zurück auf die Siegerstraße?
Wir stehen erst am Anfang unseres Weges. Es sind aufregende Zeiten für mich und das Team. Das Budget-Cap kommt uns natürlich entgegen. Künftig wird es vor allem auf die Qualität der Leute ankommen. Alle hier sind richtig enthusiastisch. Zum ersten Mal in seiner Geschichte hat dieser Rennstall genug Luft zum Atmen. Das Projekt ist noch jung, es wird eine lange Reise. Wir werden sicher nicht morgen am Ziel ankommen. Falls aber doch, würde sich natürlich keiner beklagen. Ich versuche einfach nur, Spaß im Auto zu haben. Dann kommen die Erfolge von ganz alleine.

> „Was die Philosophie angeht, sollte das neue Auto ganz anders sein als mein alter Ferrari.“
>
> Sebastian Vettel, Aston Martin

Gibt es konkrete Ziele?
Die Favoritenrolle ist verteilt. Die liegt klar bei Mercedes, dann kommt Red Bull. Wir sind aber gewillt, näher aufzurücken. Es ist immer etwas schwierig, Ziele zu formulieren, ohne das Auto zu kennen. Letztes Jahr ist das Team Vierter geworden. Wir sollten einen Platz unter den ersten drei anstreben. Mein persönliches Ziel ist es, dass ich dem Team dabei helfen kann, den nächsten Schritt zu machen.

Bei Ferrari lag Ihnen das Auto nicht so gut. Wird das bei Aston Martin anders sein?
Die ganzen Geschichten darüber, dass ich ein Auto mit einem stabilen Heck brauche, sind etwas zu weit gegangen. Ich bin da nicht empfindlicher als andere Piloten. Bei Red Bull und zu Beginn meiner Ferrari-Zeit bin ich auch mit einem nervösen Heck gut zurechtgekommen. Ich finde Untersteuern sogar noch schlimmer als Übersteuern, weil einem Fahrer damit mehr die Hände gebunden sind. Ich werde erst in Bahrain richtig wissen, wie sich unser Auto anfühlt. Was die Philosophie angeht, soll es ganz anders sein als der Ferrari. Ich hoffe, dass mir das entgegenkommt.

Freuen Sie sich schon auf den Mercedes-Motor?
Ich habe schon erfahren, dass er anders funktioniert und anders aus dem Cockpit betrieben wird als mein alter Ferrari-Motor. Das wird für mich eine große Umstellung. Was die Leistung angeht, hat man in den letzten Jahren nur Gutes gehört. Den Unterschied zu spüren wird von einem zum anderen Jahr etwas schwer. Aber wenn er wirklich so gut ist, wie es heißt, sollte man das auch merken. Ich bin schon ganz gespannt.

Ihr Teamchef hat gesagt, dass es drei bis fünf Jahre mit dem WM-Titel dauern könnte. Sind sie dann noch dabei?
Warum nicht? Es gibt ja auch noch ältere Fahrer im Feld. Es kommt nur darauf an, ob es auch in dem Auto steckt. Man hat an Mercedes gesehen, dass der Aufstieg lange dauern kann. Jeder hat die Chance, aber nicht jeder bekommt es am Ende auch hin. Vielleicht geht es aber in der heutigen Zeit etwas schneller als früher.

Das Ende der letzten Saison war enttäuschend. Wie lässt man so etwas hinter sich?
Es war ja nicht nur das Ende. Das ganze Jahr war eine große Herausforderung. Natürlich bin ich nicht zufrieden mit der Leistung, auch nicht mit meiner eigenen. Das war nicht das, was ich selbst von mir erwarte. Ich habe aber meinen Frieden damit gemacht und freue mich umso mehr auf die neue Aufgabe. Natürlich sind die Erwartungen jetzt wieder hoch.

Müssen Sie Lance Stroll bei seiner Entwicklung helfen?
Die Rollen sind klar verteilt: Ich bin älter und verfüge über deutlich mehr Erfahrung. Er ist jung und sehr talentiert, muss aber noch viel lernen. Da helfe ich gerne. Ich habe noch nie Dinge vor meinem Teamkollegen versteckt. Damit werde ich jetzt auch nicht anfangen. Die Kritik an ihm in der Vergangenheit war nicht immer fair. Er hat bewiesen, dass er schnell ist. In der Türkei-Qualifikation mussten wir mit den schwierigsten Bedingungen kämpfen, die ich in 15 Jahren in der Formel 1 erlebt habe. Er hat das Auto nicht nur auf der Strecke gehalten, sondern ist auf Pole-Position gefahren. Dafür ist viel Talent nötig. Das wird sicher ein spannendes Jahr für uns beide.

Was halten Sie von dem Experiment mit Sprintrennen?
Mir gefällt das nicht. Ich kapiere nicht, warum man vor dem großen Finale noch ein kleines Finale braucht. Das macht meiner Meinung nach keinen Sinn. Wenn man sich gezwungen sieht, so etwas einzuführen, dann gibt es wohl größere Themen, die man angehen muss. Diese Maßnahme könnte etwas von den wahren Problemen ablenken. Es ist höchstens eine kleine Linderung, aber nicht die Lösung.

Sie verkaufen einige Sportwagen, darunter viele Ferraris. Was hat es damit auf sich?
Ich wollte einfach etwas Platz schaffen. In meinem Leben bleibt kaum Gelegenheit, einfach herumzufahren und nichts zu tun. Und es passt vielleicht auch etwas besser in unsere Zeit. ■



Sebastian Vettel

Geburtstag: 3. Juli 1987
Geburtsort: Heppenheim
Herkunftsland: Deutschland

„Es geht nicht nur um Titel"

Lewis Hamilton könnte mit dem achten WM-Titel der alleinige Rekordchampion werden. Doch was passiert nach der Saison 2021?

Von: **Tobias Grüner**

Sie haben den siebten Titel gefeiert und sind zum Ritter geschlagen worden – schaut man zwischendurch auch mal zurück auf die Karriere?
Na klar, auf jeden Fall. Ich weiß aber auch, wie wichtig es ist, überhaupt eine Chance zu bekommen, sein Können zu zeigen. Ich hatte Glück, dass meine Familie früher hart gearbeitet hat, um mir das zu ermöglichen. Es ist jetzt mein 15. Jahr in der Formel 1. Da waren einige tolle Erfahrungen dabei, und ich habe viel gelernt.

Mit Mercedes ist es nun auch schon die neunte Saison.
Mercedes und AMG unterstützen mich bereits seit dem 13. Lebensjahr. Diese lange Reise mit ihnen zu bestreiten, war großartig. Die Meisterautos gehen immer zurück nach Stuttgart ins Museum. Ich werde Teil der Firmenhistorie sein. Da bin ich dankbar und stolz, dass sie immer an mich geglaubt haben.

Warum läuft der neue Vertrag nur über ein Jahr?
Ich bin in der glücklichen Position, dass ich schon so gut wie alles erreicht habe und sah einfach keinen Grund, weiter in die Zukunft vorauszuplanen. Die Zeiten sind gerade sehr ungewöhnlich. Da wollte ich erst einmal nur ein Jahr. Man kann ja immer darüber reden, ob man verlängert.

Macht es bei Ihrer Zukunftsplanung einen Unterschied, ob sie den achten Titel zum Rekord holen oder nicht?
Das wird nicht der entscheidende Faktor sein, ob ich weitermache. Ich habe mit dem Rennsport angefangen, weil ich es liebe. Das muss immer im Mittelpunkt stehen. Wenn ich nur nach Titeln jage, besteht die Gefahr, aus der Spur zu geraten. Es geht mir vor allem darum, dass ich unter dem Helm immer ein Lächeln habe, wenn ich die Garage verlasse. Letztes Jahr war hart für alle, aber es gab auch einige bedeutende Momente. Wir werden sehen, ob das auch dieses Jahr der Fall ist.

Einige bezweifeln, dass Sie noch motiviert sind.
Ich liebe immer noch das, was ich tue und bin dieses Jahr mit vollem Einsatz dabei. Wir müssen jetzt erst mal abwarten, wie die Saison läuft und ob die Pandemie anhält. In der Vergangenheit lag der Fokus nur darauf, Meisterschaften zu gewinnen. Aber jetzt geht es auch darum, Themen wie Gleichberechtigung und Inklusion nach vorne zu bringen. Das treibt mich momentan an. Natürlich will man auch gewinnen. An diesem Ziel arbeiten alle in der Fabrik. Meine Aufgabe ist es, für sie abzuliefern.

Es wurde die Hamilton-Kommission gegründet, um Minderheiten den Zugang zur Formel 1 zu erleichtern. Wie weit sind Sie da gekommen?
Wir hoffen, schon im Juni oder Juli konkrete Ergebnisse zu liefern. Wir müssen erst einmal herausfinden, was es für Barrieren gibt und wie man Minderheiten den Einstieg in naturwissenschaftliche Studiengänge erleichtern kann. Mit dem Anstoßen der Diskussion gab es schon den ersten Erfolg. Jetzt geht es Schritt für Schritt weiter.

Die Fans sind gespannt, wie sich Sebastian Vettel bei Aston Martin schlägt oder Mick Schumacher bei Haas. Interessiert Sie so etwas auch?
Natürlich finde ich das auch aufregend. Ich bin mit der Formel 1 aufgewachsen und bin in meinem Innersten ein Fan dieses Sports. Es ist immer interessant, wenn sich was ändert. Auch was die Technik angeht hatten wir ja einige Maßnahmen, von denen man nicht weiß, wie sie sich auswirken. Und das trifft auch auf die Fahrerpersonalien zu. Red Bull wird so stark wie nie sein. Bei Ferrari hat man sich auch neu aufgestellt. Und Sebastian kommt mit seiner Erfahrung zu einem Team, das sich schon letztes Jahr im Aufschwung befand.

Sie haben die technischen Maßnahmen angesprochen. Wie fühlt sich das neue Auto im Simulator an?
Ich bin kein großer Fan des Simulators. Ich habe vielleicht 30 Runden gedreht. Das Problem ist, dass wir vom neuen Reifen noch nicht wissen, wie er sich verhält. Erst nach den ersten Tests kann man den Simulator anpassen. Wir werden mit dem Abtriebsverlust im Heck und den langsameren Reifen auf jeden Fall Einbußen bei der Performance sehen. Die Reifen produzieren weniger Grip. Das alleine kostet acht Zehntel. Mit dem reduzierten Abtrieb könnte das Heck mehr rutschen, was vielleicht für mehr Boxenstopps sorgt. Aber das ist nur eine Vermutung.

> „Ich habe ja schon so gut wie alles erreicht, da wollte ich nicht weiter in die Zukunft planen."
>
> Lewis Hamilton, Mercedes

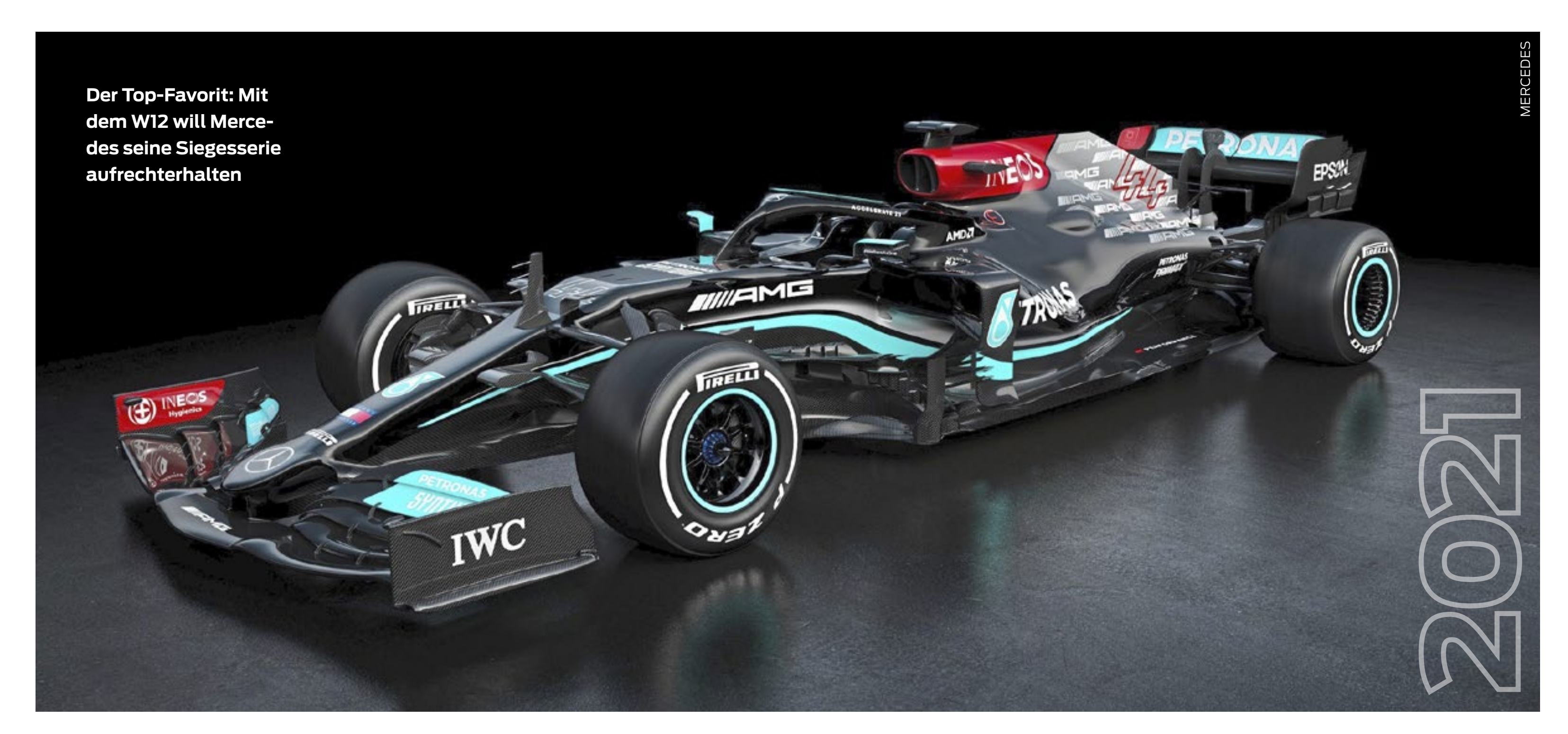
Sie waren über den Winter wenig aktiv in den sozialen Medien. Gibt es dafür einen Grund?
Ich brauchte einfach etwas Zeit für mich selbst. Außerdem bin ich mir bewusst, was gerade in der Welt passiert. Es ist nicht wichtig meine Vertragsunterschrift öffentlich zu feiern. Es gibt so viele Leute da draußen, die unter den Folgen der Pandemie leiden und vielleicht sogar Angehörige verloren haben. Und dann musste ich mich ja auch noch auf meine eigene Erholung nach der Infektion konzentrieren. Das war keine schnelle Sache, wieder zur vollen Stärke





Lewis Hamilton

Geburtstag: 7. Januar 1985
Geburtsort: Stevenage (GB)
Herkunftsland: England



Der Top-Favorit: Mit dem W12 will Mercedes seine Siegesserie aufrechterhalten

MERCEDES

Wieder der Gejagte

Mercedes ist der Favorit. Diesmal unter anderen Voraussetzungen: Die Budgetobergrenze zwingt den Titelverteidiger, seine Arbeitsweise zu verändern. Die geringste Windkanalzeit bremst die Entwicklung. Die neuen Regeln ab 2022 fordern Weitblick.

Von: **Andreas Haupt**

Der Gejagte spielt Verstecken. Mercedes verschleierte das wahre Design der Außenkante des Unterbodens bei der Vorstellung des neuen W12 bewusst. Es ist der Bereich, den die Regeln für diese Saison kastrieren. Schlitze sind dort nun verboten. Außerdem müssen die Techniker vor den Hinterrädern ein zehn Zentimeter tiefes Dreieck herausschneiden. Das allein kostet etwa eine Sekunde in der Rundenzeit.

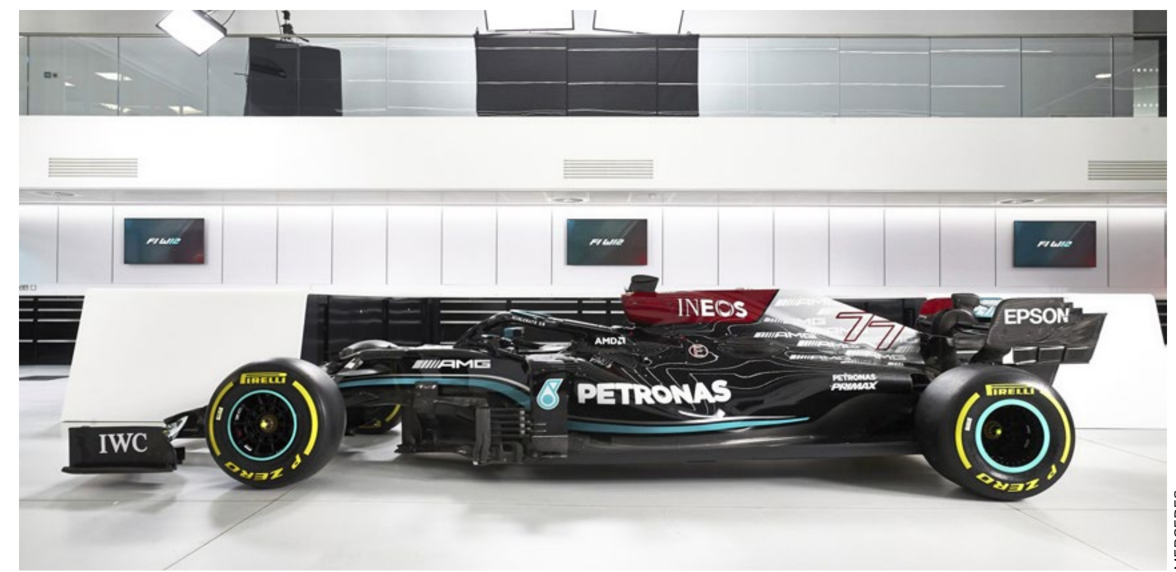
Den echten W12 wird es vermutlich erst bei den Testfahrten zu sehen geben. „Wenn wir zu früh alles zeigen, kann die Konkurrenz unsere Lösungen sofort im CFD nachstellen", rechtfertigt Teamchef Toto Wolff. „Damit hätten sie die Möglichkeit, beim zweiten oder dritten Rennen mit einem Update aufzukreuzen." Die Mercedes-Rechnung: Jeder Tag, der verstreicht, stellt die Konkurrenz vor die schwere Wahl: noch kopieren oder es lassen? Die Regelrevolution 2022 rückt immer näher, und jede zusätzliche Entwicklungsschleife mit dem Auslaufmodell wird dem neuen Auto Speed rauben.

Geheimnis um Token

Den Weg zum angestrebten achten WM-Titel in Serie geht Mercedes mit dem altbekannten Fahrer-Duo – Rekordchampion Lewis Hamilton und der treue Valtteri Bottas – und mit einem bekannten Konzept. Das neue Auto baut auf den herausragenden Genen des Vorgängers auf. Die Mehrzahl der Teile ist eine Übernahme von 2020, weil es die Regeln so vorschreiben. Das soll in Corona-Zeiten Kosten senken. Zwei Entwicklungstoken erlauben jedoch kleine Eingriffe in strukturelle Bauteile. In welchen Bereich der Titelverteidiger seine Wertmarken investiert hat, ist genauso ein Geheimnis wie der Unterboden. „Das werden wir zu gegebener Zeit lüften", sagt Technikchef James Allison.

Bei der Aerodynamik, deren Entwicklung freigestellt bleibt, hat Mercedes auf jedem Quadratzentimeter nach Verbesserungen gefahndet. Der DAS-Lenktrick musste ausgebaut werden. Das spart immerhin ein paar Kilogramm, die anderswo gewinnbringend im W12 stecken.

Das Mindestgewicht der Autos steigt von 746 auf 752 Kilo: schwerere Reifen, schwerere Power Unit (150 statt 145 Kilo). Doch weil Mercedes schon 2020 unter dem Gewichtslimit war und DAS wegfällt, haben die Ingenieure noch mehr Spielmasse,



MERCEDES

Viele Änderungen im Detail: Seitenkästen und Motorabdeckung designte Mercedes noch eine Spur enger



Der alte W11 trug Sterne auf der Motorhaube. Beim W12 sind es AMG-Logos

MERCEDES

die sie für ausgefallene aerodynamische Geometrien nutzen wollen. Und die zeigt der Titelverteidiger erst auf der Rennstrecke.

Der Absprung für 2022

Die bisherigen Modifikationen lassen erahnen, wohin die Reise geht. Red Bulls heißer Atem zwingt den Weltmeister, die Seitenkästen radikaler zu schneiden, die Motorabdeckung zu straffen, die ohnehin schon verschachtelten Bargeboards noch einen Schritt weiterzudenken.

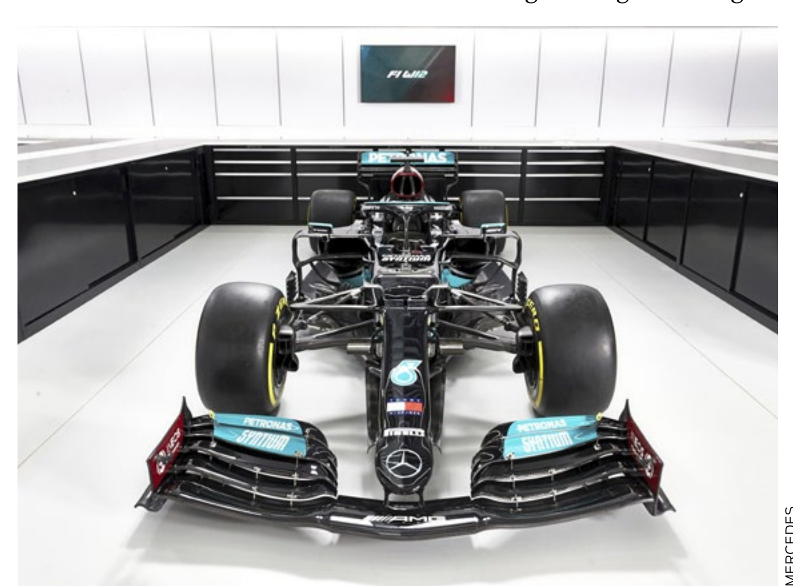
Im Vergleich zum Hauptrivalen stellte Mercedes die Anstrengungen am W11 früh ein. Das verschaffte mehr Zeit, das neue Auto an die geänderten Regeln (Unterboden, Diffusor, hintere Bremsbelüftungen) anzupassen und den Abtriebsverlust aufzufangen. Die Werkzeuge für eine saubere Anströmung des Diffusors wurden gekappt. Man musste neue Wege einschlagen, um schädliche Luftwirbel an den Hinterreifen zu minimieren.

> „Wenn wir zu früh alles zeigen, können die Gegner unsere Lösungen mit CFD ausprobieren und Updates bauen.“
>
> Toto Wolff

Die größere Beule in der Motorabdeckung verrät, dass die Innereien nicht viel Luft zum Atmen haben. Hondas letzter PS-Aufschlag verlangt eine Gegenoffensive. Mercedes spricht von „einigen komplett neuen Lösungen“ an der Power Unit. Der V6 mit neuem Turbo soll mehr leisten. Gleichzeitig wurde an der Standfestigkeit gearbeitet. Eine neue Legierung umgibt den Motor. Die Elektromaschine MGU-K soll bei Herstellung und Montage einfacher zu handhaben sein. Das war 2020 eine Baustelle.

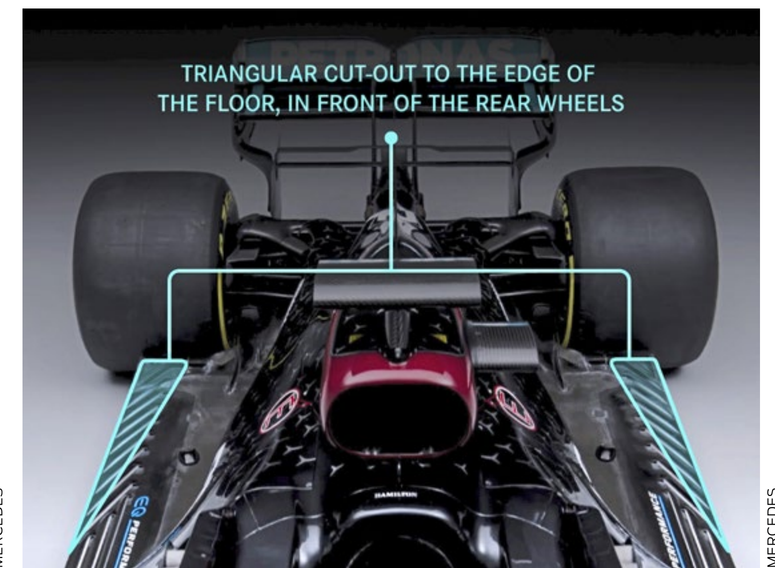
Mehr denn je wird es darauf ankommen, vom Start weg ein siegfähiges Auto zu haben und dann den richtigen Zeitpunkt für den Absprung zu finden, ohne die Ambitionen für 2021 zu untergraben. Wer zu lange am aktuellen Auto arbeitet, opfert die Zukunft. Grundlegend neue Autos ab 2022 verlangen die volle Aufmerksamkeit. Sonst könnte man Jahre hinterherhecheln.

Der Titelverteidiger hat es am schwersten. Das Reglement gestattet Mercedes, den Windkanal nur zu 90 Prozent auszulasten. Red Bull hat 2,5 Prozent mehr, Ferrari sogar 12,5. Der Kostendeckel bedingt, Personal mit Projekten abseits der Formel 1 zu betrauen, Prozesse zu straffen und jedes Bauteil auf Effizienz zu bürsten. Mercedes versteht es als Ansporn. „Wir haben auch früher schon priorisiert und uns darauf konzentriert, was die meiste Performance bringt“, sagt Wolff. „Wir glauben, dass uns die neuen Grenzen sogar einen Vorteil zuschanzen. Sie haben uns gezwungen, genau zu überprüfen, was wir machen und wie. Die Bereiche, die am meisten Performance versprechen, werden noch stärker herausgehoben.“ ■



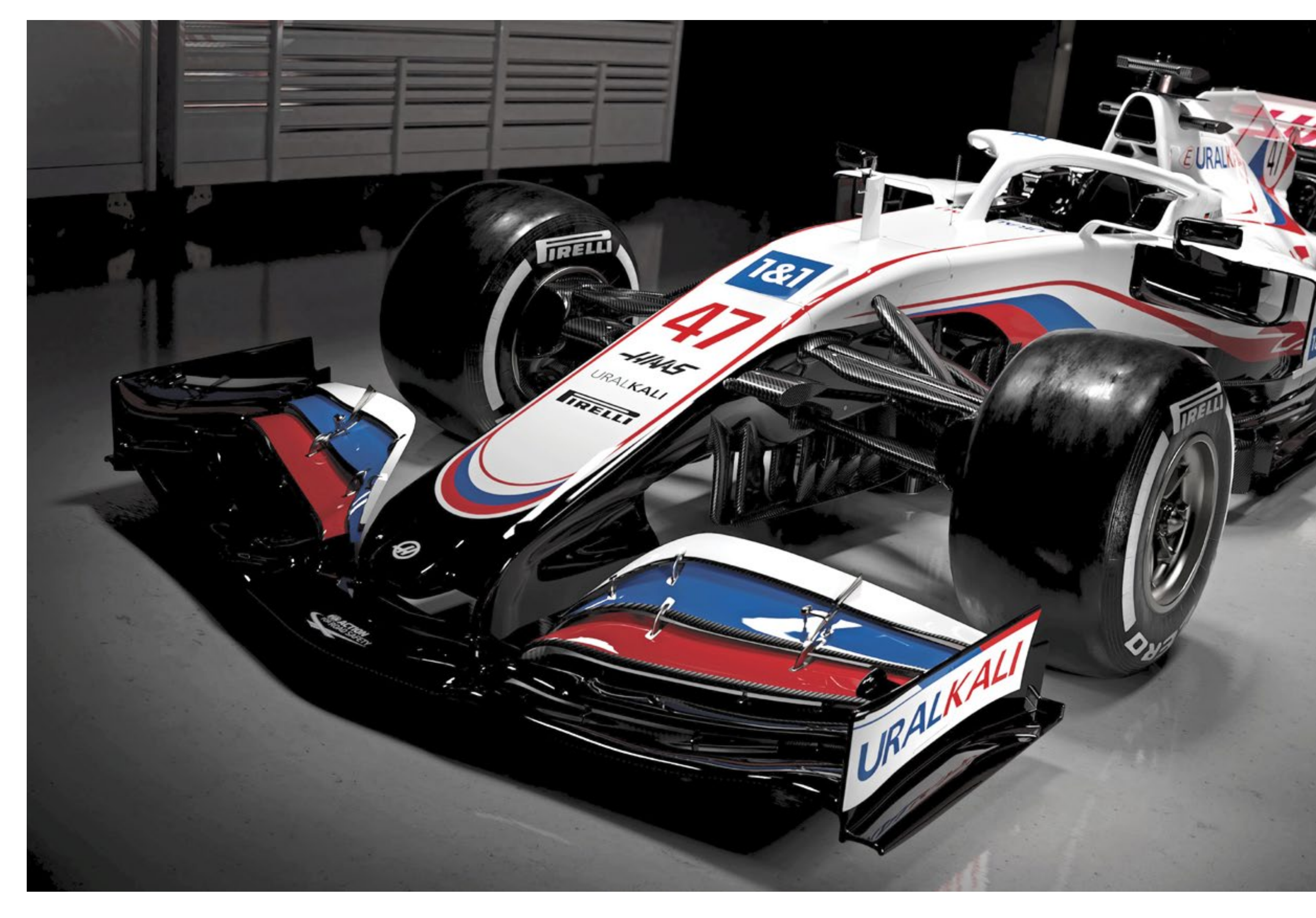
MERCEDES

Der W12 folgt dem erfolgreichen Konzept. Der Unterboden ist abgedeckt



MERCEDES

Neue Regeln: Der Unterboden wird vor den Hinterreifen stark beschnitten



Bob Russland 1

Die Fans fiebern der F1-Premiere von Mick Schumacher bereits gespannt entgegen. Jetzt lieferte Haas einen ersten Ausblick auf die Lackierung seines neuen Dienstwagens.

Von: **Tobias Grüner**

Fast 30 Jahre nach dem ersten Formel-1-Rennen von Michael Schumacher wird Ende März nun auch Sohn Mick sein Grand-Prix-Debüt feiern. Der frischgebackene Formel-2-Meister geht in der Königsklasse für den US-Rennstall Haas auf Punktejagd. Damit sich die Fans einen Eindruck davon machen können, wie das bei der Premiere in Bahrain aussehen wird, hat das Team nun erste Bilder der neuen Lackierung präsentiert.

Was da unter dem virtuellen Tuch zum Vorschein kam, dürfte die meisten Fans überrascht haben. Der US-Renner wird künftig in den russischen Nationalfarben Weiß, Blau und Rot erstrahlen. Die Flagge des Heimatlandes von Schumacher-Teamkollege Nikita Mazepin zieht sich vom Front- bis zum Heckflügel über das ganze Auto. Verantwortlich für das Design ist der neue Hauptsponsor Uralkali. Dmitry Mazepin, der Vater von Nikita, ist Mehrheitseigner der Bergbaufirma aus Beresniki, die 2021 einen großen Teil zum Teambudget beiträgt.

Brisant ist die Farbwahl auch vor dem Hintergrund des offiziellen Verbots der russischen Flagge bei internationalen Sportveranstaltungen. Wegen systematischer Doping-Vergehen hatte die Anti-Doping-Behörde WADA mit dem Sportgerichtshof CAS im Dezember beschlossen, dass russische Athleten in den kommenden zwei Jahren unter neutraler Flagge antreten müssen. Es scheint, als habe Haas nun einen eleganten Weg gefunden, dieses Verbot zu umgehen.

> **!** Neue Prioritäten: Der Haas wurde um 9 Uhr deutscher Zeit vorgestellt. Im Haas-Hauptquartier in North-Carolina war es da 3 Uhr nachts – in Moskau 11 Uhr vormittags.

WADA untersucht Design

Teamchef Guenther Steiner wies diesen Verdacht jedoch energisch zurück: „Wir umgehen nichts. Das Design stand schon letztes Jahr fest. Wir haben ja nicht direkt eine russische Flagge auf das Auto gemalt. Und die Auswahl der Farben kann man nicht limitieren.“ An einen Zufall glaubt aber niemand. Die eigentlichen Firmenfarben von Uralkali sind Rot und Grün. Die WADA hat bereits angekündigt, den Fall zu untersuchen. Mick Schumacher sieht die ganze Angelegenheit entspannt: „Die Farben stören mich nicht. Solange das Auto schnell fährt, ist mir das egal.“



Neues Design auf altem Auto: Das Haas-Team stellte die Lackierung des VF-21 auf dem alten VF-20 vor

An der Konkurrenzfähigkeit des VF-21 gibt es allerdings erhebliche Zweifel. Haas fokussiert seine Entwicklungsressourcen schon seit geraumer Zeit auf die große Formel-1-Revolution im Jahr 2022. Nach der enttäuschenden Vorsaison spricht Teamchef Steiner von einem Übergangsjahr. Eigentlich hätte das Reglement den Einsatz von zwei Entwicklungstoken erlaubt, mit denen strukturelle Bereiche am Auto verändert werden durften. Doch Haas verzichtete freiwillig auf die Weiterentwicklung.

„Von einem großen Programm mit Windkanalzeit und dem Einsatz von Token hätten wir nur ein Jahr profitiert. Da wir letzte Saison aber schon spät dran waren und das alte Auto keine gute Basis darstellte, machte es für uns mehr Sinn, in die Zukunft zu investieren. Dazu haben wir auch noch zwei Rookie-Fahrer. So ist der ganze Plan auf 2022 abgestimmt“, erklärt Steiner. Modifikationen werden beim VF-21 nur durchgeführt, um dem neuen Reglement mit den Einschnitten an Unterboden und Diffusor zu entsprechen. Um wenigstens einen Teil des damit verbundenen Abtriebsverlustes zurückzuholen, hat Haas immerhin Änderungen an den Leitblechen, dem Frontflügel und den Verkleidungsteilen angekündigt.

Abwärtstrend geht weiter

Die sportlichen Ziele sind somit überschaubar. Von einem Platz im Mittelfeld wagt man gar nicht zu träumen. Steiner hofft, wenigstens nicht die rote Laterne von Williams zu übernehmen. „Das Wichtigste für uns ist, dass die Piloten Erfahrung sammeln, um dann für 2022 bereit zu sein.“ Mick Schumacher muss also erst einmal kleinere Brötchen backen. Siege wie noch in der Formel 2 sind wohl nicht mehr drin. „Da muss man sich vom Kopf her anpassen. Wir werden natürlich trotzdem Vollgas geben und versuchen, jede Chance zu nutzen. Wir müssen positiv denken.“ Dass mit dem Namen Schumacher auch ein gewisser Erfolgsdruck verbunden ist, glaubt der 21-jährige Neuling nicht. „Ich freue mich einfach, den Namen Schumacher wieder in die Formel 1 zu bringen. Das macht mich stolz und gibt Motivation.“

Vielleicht ist es für die erste Saison gar nicht so schlecht, wenn die Youngster ihre ersten Runden unter dem Radar drehen. Dass Fehler nicht nur auf der Strecke, sondern auch daneben unterlaufen können, zeigte Mazepin mit seinem skandalösen Busengrapscher-Video in der Winterpause. „Ich bin natürlich nicht stolz darauf. Das war ein riesiger Fehler. Ich habe daraus gelernt und übernehme die volle Verantwortung“, entschuldigte sich der 22-Jährige. „Ich weiß, dass ich als Formel-1-Pilot auch eine Vorbildfunktion habe und mich entsprechend verhalten muss. Das habe ich leider zu spät kapiert.“

Über die sozialen Medien hat nicht nur der Pilot, sondern auch das Team ordentlich Gegenwind bekommen. Steiner hofft, dass der öffentliche Aufschrei langsam abebbt: „Wir haben viel mit ihm gesprochen. Es lässt sich nun aber nicht mehr rückgängig machen. Er muss damit leben. Ich hoffe aber, dass sich das Thema irgendwann zu Tode reden wird und die Leute ihre Meinung ändern. Aber ganz weggehen wird es leider wohl nie.“ ■



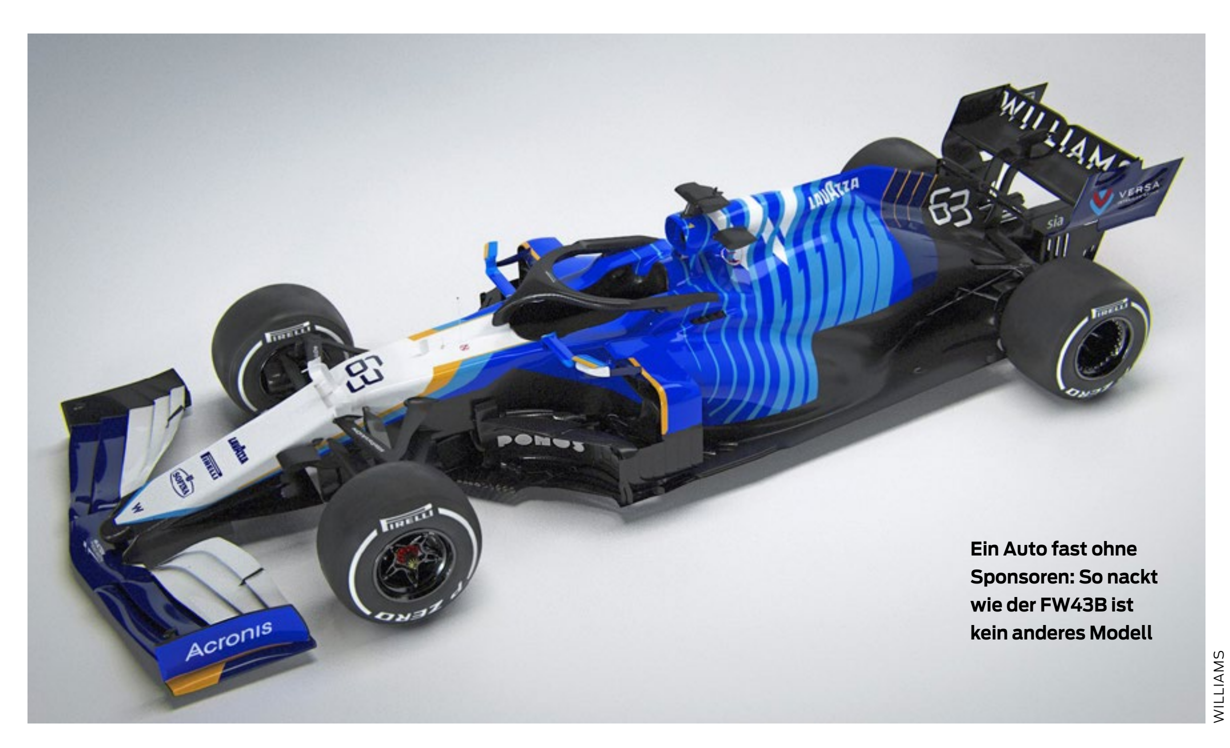
Neuerdings findet sich auch das Logo von 1&1 auf dem Haas-Renner



Die russische Flagge ist eigentlich bei internationalen Sportevents verboten



Uralkali hatte als Namenssponsor ein Mitspracherecht beim Design. Muss Haas noch einmal umlackieren?



Ein Auto fast ohne Sponsoren: So nackt wie der FW43B ist kein anderes Modell

WILLIAMS

Mini-Hoffnung

Williams macht sich keine Illusionen. Man wird auch 2021 in den Niederungen der Formel 1 fahren. Der FW43B hebt sich vor allem durch die Lackierung vom Vorgänger ab. Neue Technik gibt es hauptsächlich unter der Verkleidung. Die neue Führung soll das Traditionsteam auf 2022 vorbereiten.

Von: **Andreas Haupt**

Der Start missglückte. Für die Präsentation des FW43B hatte Williams extra eine App aufgelegt. Sie sollte den Fans das neue Auto als Miniatur-Version auf das Smartphone bringen. Eine Stunde vor der Vorstellung musste Williams sie aus dem Handel nehmen: Hacker hätten die App unterwandert. So bekamen Fans und Medien den FW43B einzig auf Computer-Renderings zu sehen. Und die sind von der Qualität her im Tabellenkeller anzusiedeln. Dort wird Williams wohl auch auf der Rennstrecke fahren. Ein großer Sprung ist mit dem neuen Auto nicht zu erwarten, das Reglement schränkt die Ingenieure dafür zu sehr ein. Deshalb haben die Eigentümer der privaten US-Investmentfirma Dorilton Capital die neue Teamleitung um Geschäftsführer Jost Capito und Rennleiter Simon Roberts beauftragt, das Team für die Zukunft zu rüsten. 2021 wird zum Übergangsjahr ausgerufen – wie bei fast allen im Feld. 2022 soll sich Williams aus den Niederungen befreien und in ein paar Jahren dann auch wieder siegfähig sein. So der Masterplan.

Capito, seit Februar der neue starke Mann, erklärt: „Wir wollen die Lücke so weit wie möglich schließen. Wir wissen, dass es in der Formel 1 keine Schnellreparatur gibt. Deshalb konzentrieren wir uns bereits hauptsächlich auf 2022. Da spielt uns das Reglement eine Chance zu, den ersten bedeutenden Schritt auf dem Weg nach oben zu gehen."

Ein Token 2020 verbraucht

Der FW43B übernimmt als B-Version das Chassis des Vorjahres. Einen der beiden Entwicklungstoken, um strukturelle Teile weiterzuentwickeln, hatte der WM-Letzte der vergangenen drei Jahre bereits 2020 verbraucht. Welches Bauteil, verrät Teamchef Roberts nicht. Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen: Die Mannschaft mit dem langsamsten Auto gibt nur das Nötigste preis. Als ob die Konkurrenz nur darauf wartet, Williams zu kopieren. Auf den Einsatz des zweiten Tokens verzichtet man offenbar. „Wir hätten gerne eine neue Nase gebaut. Doch der strukturelle Eingriff hätte zwei Token verlangt. Wir hatten nur noch einen", bedauert der Teamchef.

Auf den Computer-Grafiken trägt der FW43B einen modifizierten Frontflügel mit anders strukturiertem Hauptblatt und auf der Innenseite spitz zulaufenden Flaps. Der Seitenkastenflügel biegt sich nun in einem Stück in das vertikale Leitblech, das auf der Unterseite weiter stark aufgefächert ist. Unter der Verkleidung habe man aufgeräumt und abgespeckt. Man liege unterhalb des Gewichtslimits. „Deshalb können wir mit Ballast arbeiten. Das hilft uns bei der Gewichtsverteilung und verschafft uns mehr Spielraum bei der Aerodynamik-Entwicklung", sagt Roberts. Sponsoren sind Mangelware. Die kämen noch, Gespräche würden laufen, heißt es offiziell.

Was passiert mit Russell?

Im Vorjahr sammelte der neunmalige Konstrukteurs-Weltmeisters nicht einen WM-Punkt. Immerhin bewegte sich Williams im Umfeld von Alfa-Sauber und Haas. 2021 könnte es darauf hinauslaufen, dass der US-Rennstall und Williams allein im Hinterfeld fahren. Alfa hat deutlich größere Umbauten durchgeführt. George Russell fürchtet: „Beide profitieren von einem verbesserten Ferrari-Motor. Das wird es uns schwermachen."

Williams will wenigstens zur Stelle sein, wenn ein Chaos-Grand-Prix auch mal den Weg zu WM-Punkten bereitet. Bis auf wenige Upgrades in den ersten Rennen dürfte die Entwicklung am FW43B schnell eingestellt werden – zugunsten des 2022er Autos. Unterdessen sollen mit Doriltons Geld die Entwicklungswerkzeuge auf Vordermann gebracht werden. Capito verspricht zudem den ein oder anderen personellen Neuzugang für die bisherigen rund 570 Mitarbeiter. Williams braucht dringend frischen Wind gegen festgefahrene Strukturen. Capito sieht Potenzial. „Ich habe virtuelle Gespräche über 45 Minuten mit den Top-50-Managern geführt. Dazu gab es Versammlungen mit allen Mitarbeitern. Das hat mir gezeigt, welches Talent wir haben."

Die Frage lautet, was mit Speerspitze Russell passiert. Der Fahrer hofft auf ein Mercedes-Cockpit 2022, hält sich aber auch die Tür zu Williams offen: „Ich glaube nicht, dass sie bei all den Investitionen im nächsten Jahr noch Letzter sein werden. Mitte 2021 sollte ich mehr über meine Zukunft wissen." ■



WILLIAMS

Letztes Getriebe in Eigenregie: Ab 2022 liefert Mercedes die Kraftübertragung

Formel 1

Neues Safety-Car-Duo

In der kommenden F1-Saison werden mit Mercedes und Aston Martin gleich zwei Marken die offiziellen Safety Cars stellen.

Von: **Tobias Grüner**

Seit 1996 drehen in der Formel 1 die Safety Cars von Mercedes ihre Runden. Nun bekommt der Stuttgarter Autobauer erstmals etwas Gesellschaft. Ab 2021 ist auch Aston Martin im Dienste der Sicherheit auf den Grand-Prix-Strecken dieser Welt unterwegs. Die Briten schicken den neuen Vantage ins Rennen, der sich mit dem Mercedes AMG GT-R abwechselt.

Während das Safety Car aus Affalterbach nun ganz in Rot auf die Piste rollt, ist das britische Pendant in einem kräftigen Grünton lackiert. Für den Einsatz in der Königsklasse passte ein kleines Ingenieursteam den Antrieb, das Fahrwerk, die Aerodynamik und die Bremskühlung an. Statt 510 PS gibt es nun 535 PS. Die Safety-Car-spezifische Sonderausstattung umfasst einen Leuchtbalken auf dem Dach, dazu sind in den Scheinwerfern und Rückleuchten LED-Blitzer eingebaut. Damit Pilot Bernd Mayländer in seinem Dienstwagen nicht den Überblick verliert, werden am Armaturenbrett gleich zwei Monitore mit dem Live-TV-Bild und zahlreichen Streckendaten angezeigt. Das neue Aston-Martin-Safety-Car debütiert in Bahrain. Im Imola ist dann erstmals Mercedes dran. ■



MERCEDES / ASTON MARTIN

Bernd Mayländer wechselt 2021 zwischen zwei Safety Cars hin und her

Formel 1

Weniger Geld für Teams

Liberty Media hat in der Coronakrise weniger Geld eingenommen und deshalb 30 Prozent weniger Geld an die Teams ausgeschüttet. Nicht alle traf es gleich hart. Bei Ferrari waren es 19 Prozent weniger als sonst, bei Haas 39.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 ist in der Coronakrise mit einem blauen Auge davongekommen. Obwohl Liberty Media einen Verlust von 386 Millionen Dollar schrieb. An die Teams wurden 711 Millionen statt 1,012 Milliarden Dollar ausgeschüttet. Das sind 70 Prozent der Summe in Normalzeiten. Die Teams waren nicht alle gleich hart betroffen. Das liegt am Auszahlungsmodus. Sämtliche Bonuszahlungen und die Gutschrift von fünf Millionen Dollar pro Team für die Unterschrift unter das neue Concorde-Abkommen wurden vorab ausbezahlt. Somit blieben nur 541 Millionen Dollar für das Preisgeld übrig.

Ferrari erhielt inklusive aller Vorabzahlungen 122 statt 150 Millionen Dollar. Darin enthalten sind 50 Millionen Ferrari-Bonus, 15 Millionen Historien-Gratifikation und fünf Millionen für den Concorde-Treueschwur. Das sind 81 Prozent der Summe, die es im Normalfall gegeben hätte. Haas steht schlechter da, weil es nur fünf Millionen extra für die Unterschrift gab. Macht unter dem Strich 42 statt 69 Millionen Dollar, also 61 Prozent.

Hier die Summen, die bei den Teams trotz Corona ankamen, im Überblick: Mercedes 103 statt 145 Millionen, Red Bull 92 statt 132 Millionen, McLaren 78 statt 115 Millionen, Alpine 66 statt 97 Millionen, Racing Point 66 statt 100 Millionen, Alpha Tauri 52 statt 77 Millionen, Alfa Romeo 47 statt 69 Millionen und Williams 43 statt 59 Millionen Dollar. ■



MOTORSPORT IMAGES

Die finanziellen Corona-Einbußen sind je nach Team unterschiedlich hoch

NACHRICHTEN

GP PORTUGAL FIX

Die Formel 1 bestätigte den GP Portugal am 2. Mai als drittes Rennen der Saison. Der Veranstalter will bis spätestens April anhand der Infektionslage entscheiden, ob wie im Vorjahr Zuschauer zugelassen werden. Die Behörden in Baku haben sich schon festgelegt. Der GP Aserbaidschan am 6. Juni wird auf jeden Fall ein Geisterrennen sein.

RTL ÜBERTRÄGT VIER MAL

Die Formel 1 verschwindet nicht komplett im Bezahlfernsehen. RTL hat sich die Übertragungsrechte für vier Grands Prix gesichert. Der Kölner Privatsender wird die Rennen von Imola, Barcelona, Monza und Interlagos ausstrahlen. Die komplette Saison gibt es bei Sky Sport F1 ab 17,50 Euro monatlich im Sportpaket. Los geht es mit dem neuen F1-Sender auf Sky am Freitag mit den Testfahrten in Bahrain.

PIRELLI EIN JAHR LÄNGER

Die FIA hat den Formel-1-Vertrag mit Pirelli um ein Jahr verlängert. Die italienische Reifenfirma bleibt damit bis 2024 Alleinausrüster der Königsklasse. Der Schritt wird damit begründet, dass die Einführung der 18-Zoll-Reifen wegen der Sparmaßnahmen in der Pandemie um eine Saison auf 2022 verschoben wurde.

KVYAT BEI ALPINE

Daniil Kvyat bleibt der Formel 1 erhalten. Der 26-jährige Russe, der seit 2014 abwechselnd für Red Bull und das Schwesterteam 110 Grands Prix bestritten hat, wurde von Alpine als Ersatz- und Testfahrer verpflichtet.

SPRINT OHNE SIEGER

Die Diskussion über die Sprintrennen geht weiter. F1-Boss Stefano Domenicali deutete an, dass es nach den Sprints am Samstag keine Siegerehrung geben soll. Sieger werden erst nach dem Hauptrennen am Sonntag gefeiert.



AUDI

Im Dezember 2020 verkündete Audi die überraschende Rückkehr nach Le Mans – mit einem Gesamtsiegerauto!

AUDI

Audi-Sportchef Julius Seebach über die Rückkehr in die Topklasse des Langstreckensports, die möglichen Synergien mit der Konzernschwester Porsche und das neue Rallye-Dakar-Projekt.

Von: **Marcus Schurig**

Audi hatte motorsportlich ein spannendes Jahr 2020: Ausstieg aus der DTM, Ausstieg aus der Formel E, ein neuer Sportchef, Einstieg bei der Rallye Dakar und LMDh. Ist das jetzt alles?
Wir haben im letzten Jahr eine neue Motorsportstrategie entwickelt und dabei bewertet, welche Programme für uns die richtigen sind. Und in der Tat haben wir Rallye Dakar und LMDh zusammen mit dem GT-Kundensport perspektivisch als die Hauptbestandteile der Strategie für die nächsten Jahre identifiziert.

Wie muss sich der Motorsport im Zeitalter der Transformation verändern?
Die Autoindustrie befindet sich antriebstechnisch im Umbruch, und das wird auch für den Motorsport gelten. Elektrifizierung ist für Audi die Zukunft. Das gilt auch für das High-Performance-Segment – und Audi Sport steht für High Performance, auf der Straße ebenso wie auf der Rennstrecke. Wir haben gerade in diesem Segment kürzlich den Audi RS e-tron GT vorgestellt. Auf der Motorsportseite haben wir in der Formel E unter Beweis gestellt, dass wir gegen starke Konkurrenz siegfähig sind. Parallel wird im Straßenbereich das Thema Hybridisierung an Bedeutung gewinnen. All das bilden wir im Motorsport mit unseren beiden Topprogrammen Rallye Dakar und LMDh ab.

Der LMDh-Zutritt von Audi kam für viele überraschend: zwei VW-Marken in Le Mans – wie früher schon ab 2014 ...
Wir haben ein ganz klares Commitment zur LMDh-Klasse abgegeben, genauso wie Porsche das getan hat. Wir sind hier in intensiver Abstimmung mit den Kollegen von Porsche Motorsport, ich stehe fast täglich in direktem Kontakt mit Fritz Enzinger. Im Konzern nutzen wir sämtliche Synergien – auf der Straße ebenso

„Der sportliche Erfolg ist immer das Entscheidende“

wie im Motorsport. Das Gleiche gilt auch für das LMDh-Projekt: Natürlich werden wir im Wettbewerb auf der Rennstrecke Gegner sein, und darauf freuen wir uns auch sehr. Aber gleichzeitig sehen beide Marken hier die Chance, im Motorsport zusammenzuarbeiten.

Ist das DTM-Triebwerk eine Option für das LMDh-Auto?
Natürlich gilt für das LMDh-Auto, dass wir verschiedene Konzepte prüfen, das Resultat werden wir erst zu einem späteren Zeitpunkt kommunizieren.

Wo steht Audi bei der Planung des LMDh-Autos? Ist das 24h-Rennen in Daytona 2023 die Zielperspektive?
Wenn man retrograd plant, dann ist der Termin des ersten Renneinsatzes der Fluchtpunkt für die Vorausplanung, und das ist in der Tat Daytona 2023. Zurzeit liegen wir zwischen der Entscheidung und dem Projektaufsatz, das heißt, es laufen die Grundsatzbewertungen für das LMDh-Projekt, und das erfolgt in enger Abstimmung mit unseren Kollegen von Porsche. Das Reglement setzt klare Eckpfeiler: Einige Baugruppen sind Einheitsbauteile, bei anderen können wir als Hersteller unser Knowhow einsetzen.

Was waren die zentralen Argumente für LMDh? Wie bei Porsche die Kosten und das global gültige Reglement?
Die Kosten sind im Motorsport relativ klar über das Reglement definiert, und die Höhe der Kosten hängt an den technischen Freiheitsgraden. Das LMDh-Reglement hat einen starken Fokus auf der Kostenseite, bietet darüber hinaus aber auch die Chance, mit dem gleichen Auto in der Sportwagen-WM (WEC) und in der IMSA-Meisterschaft an den Start zu gehen. LMDh steht aus unserer Sicht für maximale Kosteneffizienz im Motorsport: Aufwand und Nutzen müssen heutzutage zwingend in einem gesunden Verhältnis stehen. Dazu gibt es grundsätzlich bei Audi Verbindungen im Motorsport, die aufgrund unserer Historie einfach sehr gut funktionieren: Audi und Rallye gehört ebenso dazu wie Audi und Le Mans. Die Rückkehr nach Le Mans über das LMDh-Projekt ist für uns einfach nur perfekt.

Welche Hersteller wünscht sich Audi in der Langstrecken-Topklasse als Gegner?
Wir wünschen uns eine große Markenvielfalt und einen starken Wettbewerb – das ist für uns unter sportlichen Aspekten reizvoll. Aber das gilt natürlich genauso für die Zuschauer, die den Langstreckensport verfolgen. Ich gehe davon aus, dass wir die großen Namen des Motorsports auch in der neuen LMDh-Klasse am Start sehen werden.

> „Wir werden in der LMDh-Klasse analog zum GT-Sport unsere Kundenteams bedienen – und wir werden auch ein Werksengagement sehen.“
>
> Audi-Sportchef Seebach

Sieht Audi die LMDh-Klasse auch als Kundensport?
Audi Sport hat sehr viel Erfahrung im Kundensport, wo wir im GT3-Bereich sehr aktiv und erfolgreich sind und wo wir bei den großen Events wie den 24h-Rennen in Spa oder am Nürburgring auch mit strategischen Renneinsätzen vertreten sind. Analog dazu werden wir in der LMDh-Klasse unsere Kundenteams bedienen, und wir werden auch ein Werksengagement von Audi sehen.

Stehen die Kundenteams bei Audi schon Schlange?
Es gibt ein reges Interesse unserer langjährigen Kundenteams, zum Beispiel aus dem GT-Sport. Das ist sehr erfreulich und eine zusätzliche Motivation für die ganze Mannschaft.

Die LMDh-Autos werden für fünf Jahre homologiert. Leitet sich bei Audi daraus auch die Programmdauer ab?
Das kann man jetzt noch nicht sagen. Der Programmstart liegt, wie erwähnt, im Jahr 2023, wenn man da fünf Jahre Homologation draufschlägt, sind wir bei 2028 – wir reden hier also von sehr langen Zeiträumen, und da kann sich viel verändern. Was aber klar ist, ist die Richtungsentscheidung: nämlich dass Audi nach Le Mans zurückkehrt – und es ist auch klar, dass wir nicht nur ein Jahr in Le Mans fahren und dann wieder aufhören …

Plant Audi Renneinsätze in den beiden Top-Rennserien, also WEC und IMSA?
LMDh ist eine globale Topklasse, und es ist sehr wichtig, dass es möglich ist, beide Meisterschaften mit dem gleichen Fahrzeug zu bestreiten. Den Umfang unseres Renn-Engagements, das wir dann neben dem Kundensport tatsächlich auch als Werk machen, werden wir zu einem späteren Zeitpunkt kommunizieren.

Zum Dakar-Projekt: Erklären Sie doch bitte noch mal das Antriebskonzept …
Wir möchten mit dem Rallye-Projekt unter Beweis stellen, dass man mit einem alternativen Antrieb die härteste Marathon-Rallye der Welt erfolgreich bestreiten kann. Dazu wollen wir unsere Kompetenz in einem extrem harten und herausfordernden Umfeld beweisen, denn bisher wird die Rallye Dakar an der Spitze von den Verbrenner-Fahrzeugen dominiert. Innovation bedeutet in diesem Zusammenhang auch, dass verschiedene Technikbausteine in neuer Kombination für ein Programm zusammengestellt werden. Das haben wir für das Dakar-Projekt umgesetzt: Wir haben auf der einen Seite einen sehr erfolgreichen und effizienten Verbrennungsmotor aus der DTM, auf der anderen Seite haben wir einen sehr leistungsstarken E-Antrieb. Nun verbinden wir diese beiden Elemente in einer neuen Kombination für die Dakar-Rallye. Technisch wird das Fahrzeug so konzipiert sein, dass wir die sehr langen Wertungsprüfungen bei der Rallye Dakar bewältigen können, im Idealfall mit Bestzeit. Den Verbrennungsmotor betreiben wir in seinem energetischen Optimum, seinem effizientesten Betriebspunkt. Wir haben also zwei Energiequellen und setzen sie so ein, dass wir Effizienz und Performance optimal verbinden.

Wurden beim Antrieb auch andere Konzepte evaluiert?
Im Dakar-Projekt ist die Basis der DTM-Motor. Natürlich haben wir alternative Konzepte evaluiert, aber es war aufgrund der Effizienz des DTM-Motors sehr schnell klar, dass wir den Vierzylinder-Turbomotor verwenden werden. Natürlich müssen wir beim Motor Anpassungen für den Dakar-Einsatz vornehmen, das passiert gerade, aber solche Adaptionen sind Bestandteil des Ursprungskonzepts und deshalb problemlos umzusetzen. Der Motor fährt dabei nicht auf einem stationären Lastpunkt, aber er hat auch kein freies oder offenes Drehzahlband wie in der DTM.

Zwölf Monate von der Ankündigung bis zum Renndebüt: Das Dakar-Projekt hat ein ambitioniertes Zeitfenster.
Ja, die Terminschiene beim Dakar-Projekt ist in der Tat eng getaktet, aber wir hatten vorher schon mit den Ingenieuren genau diskutiert, ob das alles so umgesetzt werden kann. Seit dem 30. November 2020 haben wir nun eine Entscheidung für die Rallye Dakar. Die zeitliche Zielsetzung ist sehr anspruchsvoll und sportlich, aber umsetzbar. Zusätzlich haben wir mit dem Motorsportzentrum in Neuburg auch eine hervorragende Infrastruktur, um solche Programme schnell und erfolgreich umzusetzen.

Welche sportlichen Ziele verfolgt Audi beim Rallye-Dakar-Projekt?
Wenn wir als Audi im Motorsport antreten, ist eines klar: Der sportliche Erfolg ist am Ende immer das Entscheidende. ■

„Ich hoffe auf fünf Marken“

Der Boss der nordamerikanischen Sportabteilung von Honda und Acura über das 24h-Rennen in Daytona, die Pläne für das bestätigte LMDh-Auto und die Lage in der GT3-Klasse.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Glückwunsch zum ersten Gesamtsieg von Acura in Daytona! Wie kann es sein, dass ein neues Acura-Team auf Anhieb gewinnt?
Sie spielen darauf an, dass Roger Penske mit dem Acura ARX-05 niemals in Daytona gewinnen konnte, während unser neuer Partner Wayne Taylor es auf Anhieb schaffte? Penske Racing ist ein herausragendes Rennsportteam, wie die IMSA-Titel mit Acura in den letzten beiden Jahren belegen. Penske hat die Grundlagen für den Daytona-Sieg gelegt.

Aber Penske hat in drei Jahren keines der drei langen IMSA-Rennen gewonnen…?
Das Ausgangschassis für den Acura ARX-05 kommt von Oreca, und das Chassis ist sehr stark in vielen Punkten, was auch bedeutet, dass es kleine Nachteile in anderen Bereichen gibt. Daytona ist eine sehr spezielle Strecke, wo es primär um Topspeed geht. Im Übrigen muss man einfach auch mal festhalten dürfen, dass Wayne Taylor Racing im gesamten Rennen über 24 Stunden nicht einen einzigen Fehler gemacht hat, das war ausschlaggabend! Denn wir hatten sicher nicht das schnellste Auto im Feld. Wir hatten das beste Team mit einer exzellenten Strategie und herausragenden Fahrern – das hat uns den Sieg gebracht!

Sie haben in der Daytona-Rennwoche angekündigt, dass Acura ein LMDh-Auto bauen wird. Warum?
Acura ist als Marke ja schon seit geraumer Zeit im Sportwagensport vertreten, früher in der LMP2-Klasse, heute in der DPI- und GTD-Klasse. Aus unserer Sicht ist das ein sehr authentischer und glaubwürdiger Programmschwerpunkt. Acura ist eine Performance-Marke, also müssen wir im Motorsport Performance abbilden. Und das tun wir auch!



HPD

„Die zentralen Kosteneckpunkte in der LMDh sind abgeklärt, bevor man das erste Rennen fährt!“

HPD-Präsident David Salters

Glauben Sie, dass weitere Hersteller folgen werden…?
Davon gehe ich fest aus. Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass wir zum Start der neuen LMDh-Klasse im Januar 2023 in Daytona fünf Hersteller am Start haben – und das wäre sehr cool!

Bei dem Wettbewerbsniveau muss man die Frage stellen, ob dann Kundensport noch ausreichen wird…?
Das LMDh-Reglement ist klug ausformuliert, weil die Kosten beim Thema Chassis begrenzt sind. Der Motor ist ebenfalls eine Ableitung, dazu kommt der Einheitshybrid. Die zentralen Kosteneckpunkte sind geklärt, schon bevor man das erste Rennen fährt. Wir als Honda Performance Development haben nur eine kleine Aero-Einheit eingesetzt, um Styling und Aerodynamik beim LMDh-Auto zu verzahnen. Man braucht keine riesigen Ressourcen!

Dazu kommt die BoP?
Genau, die BoP ist das Sicherheitsnetz, das verhindert, dass die Hersteller zu viel Geld ausgeben.



IMSA

Erster Daytona-Sieg für Acura seit Start des DPI-Programms im Jahr 2018

Sie sind also ein BoP-Fan?
Wenn man die Rennbudgets von Herstellern unter Kontrolle halten will, kommt man an einer BoP nicht mehr vorbei. Das ist die Wahrheit. Es ist nicht einfach, die unterschiedlichen Fahrzeuge korrekt zu balancen, das braucht Zeit, aber wenn es funktioniert, spart es unfassbar viel Geld. Der Sport ist in aller Regel herausragend – besonders wenn die BoP funktioniert!

Die BoP muss ab 2023 auch noch die Hypercars der FIA miteinrechnen…
Da ist mir überhaupt nicht bange. FIA und ACO haben jetzt schon Arbeitsgruppen am Start, die über ein virtuelles Musterauto und Simulationen die erste Vorarbeit für das neue BoP-System erledigen – zwei Jahre vor dem Start der neuen gemeinsamen Topklasse!

Macht Acura mit Oreca in der neuen LMDh weiter?
Wir haben unsere Entscheidung getroffen, aber wir verkünden sie erst im Juni.

Könnten Sie mit Acura in Le Mans fahren, oder müsste das über Honda kommen?
Wir sind als HPD für Acura und Amerika zuständig, daher interessieren wir uns im Moment primär für LMDh und IMSA. Wenn Sie mich fragen, ob ich nach Le Mans will, dann würde ich auf jeden Fall mit Ja antworten!

Aber das geht nur mit dem Segen von Honda?
Wir haben als HPD ein asugezeichneteres Verhältnis mit den Kollegen In Japan, sie unterstützen uns nach Kräften, dazu hat natürlich der Indy500-Sieg mit Takuma Sato auch beigetragen. Honda hat eine gute Rennkultur, wir sprechen da dieselbe Sprache.

Die GTLM stirbt, startet Honda nun in der neuen GTD-Pro?
Unser NSX-Programm ist als Kundensport ausgelegt, damit hängt alles davon ab, was unsere Kunden machen wollen. Im Moment sehe ich nicht, dass unsere Kunden mit einem vollen Profi-Aufgebot in der GTD-Pro-Klasse der IMSA fahren wollen. ■

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Neuerliche Kalenderrochaden

WM verschiebt den Saisonstart

Die Sportwagen-WM startet nun am 1. Mai in Spa in ihre neue Saison, der für April geplante Lauf in Portimão wurde auf den 13. Juni verschoben. Andere Serien werden nachziehen.

Von: **Marcus Schurig**

Wie in Motorsport aktuell bereits vermeldet, hat die WEC ihren Kalender wegen der Coronakrise nochmal geändert: der Termin für den bisherigen Saisonstart in Portimão wurde auf den 13. Juni verschoben, damit bildet das 6h-Rennen in Spa am 1. Mai den offiziellen Saisonauftakt, auch der Vortest findet nun in Spa vom 26. bis 27. April statt. Ein Grund für die Verschiebung von Portimão waren die Reisebschränkungen von und nach England, wo viele WM-Teams ansässig sind.

Das amerikanische Corvette Racing Team könnte nun eventuell sogar alle drei WM-Läufe vor dem 24h-Rennen in Le Mans (21. / 22. August) bestreiten, denn auch die IMSA-Serie hat Teile ihres Kalenders angepast und zum Beispiel den Michelin GT Challenge-Lauf in Virginia (VIR) verschoben. Die IGTC könnte ihr Lauf in Suzuka, der jetzt mit dem 24h-Rennen in Le Mans kollidiert, ebenfalls verschieben. Noch ist auch nicht geklärt, ob das 6h-WM-Rennen in Fuji wirklich wie geplant am 23. Seotember so stattfinden kann. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

TOYOTA TESTET WEITER

Das Toyota-Werksteam TMG hat letzte Woche einen weiteren zweitägigen Test auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet absolviert. An dem Test mit dem Hypercar konnten alle Werkspiloten teilnehmen, allerdiungs reduzierte sich die Tracktime aufgrund von Nebel. Daher konnte das Team nur eine Rennsimulation über 24 statt wie normalerweise üblich 30 Stunden absolvieren.



TOYOTA

STOPPE NEUER RENNLEITER

In dieser Saison fungiert Sven Stoppe als neuer Rennleiter im ADAC GT Masters und löst damit Niels Wittich ab. Stoppe ist nicht nur Renndirektor in der GT3-Kategorie, sondern auch für die GT4-Serie verantwortlich.

KCMG: WEITER AM RING

KCMG setzt am Nürburgring weiterhin auf Porsche, hat das Engagement aber auf ein Auto zusammengestrichen. Den 911 GT3 R steuern wie bisher Alexandre Imperatori, Edoardo Liberati und Josh Burdon. Marco Holzer stößt neu zum Team. Geplant sind die ersten drei NLS-Läufe, das Qualirennen sowie das 24h-Rennen.

FRIKADELLI: ZWEI MAL PRO

Das Team um Klaus Abbelen hat für das diesjährige Nordschleifen-Programm zwei Pro-Autos im Köcher. Die Porsche-Werksfahrer Mathieu Jaminet und Matt Campbell teilen sich ein Auto mit Earl Bamber und Corvette-Neuzugang Nick Tandy. Im zweiten Elfer sitzen Frédéric Makowiecki, Patrick Pilet, Maxime Martin und Dennis Olsen.

LMP2: DUNLOP-REIFENTEST

Reifenausrüster Dunlop testet diese Woche mit mehreren Teams in Spanien die neuen Reifenspezifikationen für die Saison 2021 der Sportwagen-WM (WEC). Die Tatsache, dass der Test überhaupt stattfindet, kann als Indiz dafür gewertet werden, dass Dunlop einen „langsameren" Reifen an den Start bringt, um die Performance der LMP2-Autos zu reduzieren und damit eine besser Klassenseparierung bei den Rundenzeiten zwischen den neuen FIA-Hypercars und den LMP2-Wagen herzustellen.



XPB

LE-MANS-STARTERLISTE

Am Dienstagabend (nach dem MSa-Redaktionsschluss) wird der Le-Mans-Veranstalter ACO die vorläufige Starterliste für das 24h-Rennen in Le Mans bekanntgeben. Das 24h-Rennen wurde erst kürzlich von Mitte Juni auf den 21./22. August verschoben.

IMSA-FINALE VERSCHOBEN

Weil der GT-Lauf in Virgina wegen der Terminrochaden in der Sportwagen-WM (WEC) auf den Oktober verschoben wurde (siehe News oben), musste IMSA auch den Termin für das Finale in Road Atlanta anpassen: der PLM-Lauf findet jetzt erst am 13. November statt.

Das kontinentale Hoch

Erneut Auftakt: Der spektakuläre Schotterritt auf der größten Vulkaninsel der Azoren

ERC

Kaum eine andere Meisterschaft ist im Vorjahr so gut durch die Coronakrise gekommen wie die altehrwürdige EM. Zwar musste der Auftakt auch in dieser Saison verschoben werden, Vertrauen und Zulauf bleiben aber ungebrochen. Nie war die kontinentale Topliga breiter aufgestellt als in diesem Jahr.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Ampeln stehen auf Grün – wenn auch mit einigen Wochen Verzögerung: Nach der Verschiebung der neuen Rallye Serras de Fafe in den September beginnt die seit 1953 ausgetragene Rallye-EM einmal mehr mit dem wohl spektakulärsten Schotterritt. „Vergangene Woche haben wir die Bestätigung von der Regionalbehörde erhalten, dass nach Absprache mit der portugiesischen Regierung und Prüfung aller Unterlagen dem EM-Auftakt Anfang Mai nichts mehr im Wege steht“, freut sich Jean-Baptiste Ley, EM-Koordinator bei Promoter Eurosport Events.

Tanz auf dem Vulkan

São Miguel, die größte der knapp 1500 Kilometer vom europäischen Festland entfernt liegenden und zu Portugal gehörenden Azoren-Inseln, bildet die traumhafte Kulisse für die erste von insgesamt vier Schotterrallyes, genauso viele werden auf Asphalt ausgetragen. Jede Veranstaltung wird inklusive der Streckenbesichtigung maximal vier Tage dauern.



ERC

„Wir haben in allen Kategorien ein Angebot, ob für Jungtalente, Amateure oder ambitionierte Privatiers.“

EM-Promoter Jean-Baptiste Ley

„Wir wollen mit einem klaren Konzept möglichst vielen Teams die Chance bieten, in der kontinentalen Topserie an den Start zu gehen. So übernimmt der Promoter die Transportkosten der Rallyeautos auf die Azoren. Darüber hinaus soll mit den Läufen in Polen und Lettland ein Doppelpack im Frühsommer ebenfalls helfen, Reisekosten zu sparen“, erklärt Ley.

Früher schwach besetzt und oft eine One-Man-Show, gab es 2019 bei acht Rallyes acht verschiedenen Sieger. Bei den fünf EM-Läufen im Vorjahr waren vier verschiedene Piloten und vier unterschiedliche Automarken vorn. Daran wird sich kaum etwas ändern, trotz Schwergewichten wie Andreas Mikkelsen (Skoda), der parallel zur WRC2 um die EM-Krone kämpft. Neben Titelverteidiger Alexey Lukyanuk (Citroën) dürften erfahrene Allrounder vom Schlage eines Simone Campedelli (VW) oder Jungtalente wie Gregoire Munster (Hyundai) dagegenhalten. Die deutsche Fahne hält der drei-



ERC

Für U28-Top-Junioren: Einheits-Fiesta Rally3



ERC

Für Heckantriebs-Freunde: Abarth 124 Rally Cup



ERC

Für Jung und Alt: Toksport Clio Rally5 Trophy

malige DRM-Champion Fabian Kreim (VW) hoch, die österreichische Ex-Landesmeister Niki May-Melnhof (Ford).

Klasse und Masse

Eine bestens besetzte Spitze reicht dem EM-Promoter aber noch nicht: „Wir haben in allen Kategorien ein Angebot, ob für Jungtalente, echte Amateure oder ambitionierte Privatiers", wirbt EM-Koordinator Ley für die vielfältigen Serien innerhalb der Rallye-EM.

So wird die U28-Junior-EM statt mit Rally2-Turboballradern noch ein Jahr vor der Junior-WM mit dem brandneuen und halb so teuren Ford Fiesta Rally3 ausgetragen. Der Gesamtsieger steigt direkt in die Junior-WM auf und kann bei den fünf von M-Sport finanzierten WM-Einsätzen von seinem Erfahrungsvorsprung profitieren.

Die U27-Junior-EM wird wie gehabt mit Rally4-Fronttrieblern ausgetragen. Dem Sieger winken drei EM-Einsätze im Fiesta Rally3. Fährt der Gewinner einen Ford Fiesta Rally4, erhöht Kundensport-Riese M-Sport den Preis auf alle sechs U28-Junior-EM-Läufe. So gesehen sitzen der von der ADAC Stiftung Sport unterstützte Nick Loof oder Nikolay Landa im idealen Basisauto, auch wenn der 19-jährige Deutsche sowie der drei Jahre ältere Österreicher in dieser Saison erst Erfahrungen sammeln wollen.

Abarth Rally Cup

In seine dritte Saison geht der ebenfalls bei sechs EM-Läufen ausgefahrene Abarth Rally Cup. Bei der Markenserie mit dem heckangetriebenen 124 Rally R-GT erhält der Laufsieger 10000 Euro, der Zweitplatzierte 8000 und der Dritte noch 6000 Euro. Neu ist die Clio Trophy von Toksport WRT. Fünf EM-Starts in der „Arrive-and-Drive"-Serie ohne Altersgrenze in einem von maximal zehn Renault Clio Rally5 kosten 85000 Euro. Pro Lauf erhalten die vier schnellsten Teams ein gestaffeltes Preisgeld (4000, 2000, 1000, 500 Euro). ■

EM-KALENDER 2021

25.–27.03. Azoren (P), Schotter
18.–20.06. Polen, Schotter*
01.–07.07. Lettland, Schotter*
23.–25.07. Rom (I), Asphalt*
27.–29.08. Barum (CZ), Asphalt*
24.–26.09. Fafe (P), Schotter
22.–24.10. Ungarn, Asphalt*
18.–20.11. Gran Canaria (E), Asphalt*
* Junior-EM U27 und U28

Fabian Kreim

„Das Ziel ist, um Podestplätze zu kämpfen"


DÖRRENBÄCHER

Was macht die Rallye-EM so reizvoll?
Allen voran der gelungene Mix aus ganz unterschiedlichen Schotter- und Asphalt-Läufen an einzigartigen Schauplätzen. Nach drei DRM-Titeln und den EM-Erfahrungen aus 2018 wollten wir schon im Vorjahr mehr EM-Läufe fahren. Nach dem starken, aber am Ende verpatzen Auftritt bei der Rallye Rom haben wir dann entschieden, lieber nun eine volle Saison zu bestreiten als zwei halbe.

Steht Ihre Saisonplanung?
Beginnend mit dem Auftakt auf den Azoren sind mindestens sechs EM-Starts geplant. Da mein Umfeld das gleiche ist wie im Vorjahr, können wir uns voll auf die Detailarbeit konzentrieren. Es gibt aber einiges zu tun.

Wo liegen die Prioritäten?
Am Wichtigsten ist, zügig die mangelnde Fahrpraxis zu kompensieren, schließlich bin ich seit dem vergangenen Juli nicht hinterm Steuer gesessen. Zudem war ich mit dem Polo noch nie auf Schotter unterwegs. Entscheidend wird zudem ein maximal präziser Aufschrieb sein. Nur wenn dieser perfekt passt, kann man ganz vorne mitfahren.

Was sind Ihre Ziele?
Trotz erfahrener Konkurrenz wollen wir in die Top 5 fahren und um die Podestplätze kämpfen. Das wird zu Beginn sicher schwieriger. Helfen dürfte aber, dass ich neben den ersten drei Saisonläufen auch die Barum-Rallye in Tschechien und die finale Asphaltrunde auf Gran Canaria schon gefahren bin. ■



Fabian Kreim

Geburtstag: 2. Oktober 1992
Geburtsort: Lindenfels
Herkunftsland: Deutschland

Beifahrer: Frank Christian
Fahrzeug: VW Polo Rally2
Anzahl EM-Läufe: 9


ERC

Mit bewährtem Umfeld: Der dreimalige DRM-Champion Kreim

Nick Loof

„Ich will möglichst viel und schnell lernen"

Warum die Junior-EM?
Auch wenn es ein größerer Schritt ist, als in einem nationalen Cup oder der Deutschen Meisterschaft zu starten, will ich früh internationale Erfahrungen sammeln.

In Ihrem Umfeld hat sich einiges getan. Was ist neu?
Vieles. Angefangen vom tschechischen Orsak-Team und dem Ford Fiesta Rally4 bis hin zu einem internationalen Beifahrer. Mit Hugo Magalhães habe ich einen jungen und zugleich erfahrenen Copiloten gefunden, der schon EM-Siege feiern durfte.

Das heißt, im Auto wird künftig Englisch gesprochen?
Es war sowieso der Plan, mein Aufschrieb-System umzustellen. Englisch ist kürzer und präziser. Zudem schaue ich mir einiges bei Onboard-Videos ab und habe damit auch mehr Auswahl bei den künftigen Beifahrern.

Steht Ihre Saisonplanung?
Im April steht ein erster Asphalttest an, um Auto und Team kennenzulernen. Danach folgt eine kleine Testrallye, um mit Hugo die Abläufe im Auto durchzuspielen. Vor dem Junior-Auftakt in Polen werden wir in Estland zwei Tage auf Schotter testen.


DÖRRENBÄCHER

Was sind Ihre Ziele?
Zuallererst will ich möglichst viel und schnell lernen. Dabei ist mir aber sehr wichtig, dass ich mich über die Saison erkennbar steigere und hinten raus ab und an die Zeiten der schnellsten Junioren mitfahren kann. Das wäre der Grundstein, um in einer zweiten EM-Saison anzugreifen. ■



Nick Loof

Geburtstag: 7. Juni 2001
Geburtsort: Bad Oeynhausen
Herkunftsland: Deutschland

Beifahrer: Hugo Magalhães
Fahrzeug: Ford Fiesta Rally4
Anzahl EM-Läufe: 0


LOOF

Fast alles neu: Nick Loof startet mit neuem Team, Auto und Copilot



Bis zum Asphaltlauf in Kroatien feilen Neuville und Co Wydaeghe an ihrer Kommunikation

RED BULL

Rallye-WM

Erfolgsbasis Vorbereitung

Kein Hersteller schickt seine Werkspiloten zwischen den WM-Läufen öfters bei regionalen Rallyes an den Start als Hyundai. Die konsequente Vorbereitung auf die bevorstehenden Aufgaben zahlt sich aus.

Von: **Reiner Kuhn**

Als einzige Werkspiloten standen Thierry Neuville und Beifahrer Martijn Wydaeghe bei den Auftaktläufen in Monte Carlo und Lappland auf dem Podium. Zufrieden ist der Belgier dennoch nicht. „Martijn spricht zwar Französisch, aber seine Muttersprache ist Flämisch. Manchmal habe ich Schwierigkeiten, ihn genau zu verstehen, zum Beispiel den Unterschied zwischen 50 und 70 rauszuhören", so Neuville. „Es gab Stellen, an denen ich viel zu viel Zeit verloren habe, weil ich die Kurve falsch einschätzte." Dabei nahm Wydaeghe schon vor der Arctic-Rallye Finnland eigens Französisch-Unterricht.

Um die Zusammenarbeit weiter zu verbessern, wird das Duo am kommenden Wochenende bei der Rally il Ciocco im Kundensportmodell i20 Rally2 an den Start gehen. Neben den Belgiern sind beim Auftakt zur Italienischen Meisterschaft auch die Werkskollegen Craig Breen und Paul Nagle mit von der Partie. Verständlich, müssen sich die WM-Asse bei der erstmals im WM-Kalender stehenden Asphalt-Rallye in Kroatien (22. bis 24. April) auf einen erneuten Belagswechsel einstellen.

Im Kampf um die Herstellerkrone setzt Hyundai neben Cockpit-Sharing beim dritten Werkswagen auch auf konsequente Vorbereitung. Seit die FIA vor WM-Läufen in Europa pro Fahrer nur noch einen Testtag, gleichzeitig aber Gaststarts bei regionalen Rallyes erlaubt, schickt Hyundai seine Topteams vermehrt in ihren WRCs los, um sich so auf die bevorstehenden Aufgaben einzustellen. Mit Erfolg, wie sich zuletzt nach einem Doppelstart in Estland von Tänak und Neuville im Vorfeld der Arctic-Rallye mit den Plätze 1 und 3 am Polarkreis zeigte. Schon deshalb ist davon auszugehen, dass bei irgendeiner Asphalt-Rallye Anfang April ein oder zwei Hyundai i20 WRC am Start sein werden. ■

Österreichische Rallye-Challenge

Ein starker Neustart

Nach genau einem Jahr erlebte der Rallyesport in Österreich einen Neustart. Ex-Meister Hermann Neubauer gewinnt die Blaufränkischland-Rallye.

Seit einem Jahr hat das Coronavirus auch den österreichischen Rallyesport im Würgegriff. Nun gelang den Organisatoren der Blaufränkischland-Rallye mit Unterstützung der Regionalbehörden im Burgenland mit jener Rallye ein Neustart, die im Vorjahr zuletzt auf dem Programm stand.

Den Sieg beim spannungsgeladenen Auftakt zur Austrian Rallye Challenge machten vom Start weg die Ex-Landesmeister und Ford-Markenkollegen Niki Mayr-Melnhof und Hermann Neubauer unter sich aus. Doch nachdem der führende Mayr-Melnhof seinen Fiesta Rally2 mit defekter Antriebswelle abstellen musste, war der Weg für Neubauer frei. Der Salzburger siegte vor den Skoda-Piloten Philip Kreisel (+ 1,05 min) und Gerald Rigler (+ 1,39 min). ■ RK



DANIEL FESSL

Sieger beim Neustart im Burgenland: Ex-Meister Hermann Neubauer

Ford Fiesta Rally3

Ein gelungenes Debüt

Mit der Rally3-Kategorie will die FIA eine langjährige Lücke schließen. Kaum hat M-Sport seinen Ford Fiesta Rally3 homologiert, debütierte der preiswerte Turboallradler in Finnland.

Keine Kategorie wird so vermisst wie die seriennahe Gruppe N mit den Turboallradlern von Mitsubishi und Subaru. Diese Lücke soll nun die neue Rally3-Kategorie schließen. Als Basis dienen frontangetriebene Rally4-Autos wie Ford Fiesta oder Renault Clio, die auf Allradantrieb umgebaut werden. Als Erster hat M-Sport zum 1. März den Ford Fiesta Rally3 homologiert und sogleich Junior-Europameister Ken Torn zum Probegalopp nach Finnland geschickt. Nach 110 Wertungskilometern kam der Este mit dem 220 PS starken und rund 100 000 Euro teuren Kundensportmodell als Elfter ins Ziel. „Wir hatten mit dem brandneuen Auto keinerlei Probleme", freut sich Maciej Woda, Chef bei M-Sport Polen, über das gelungene Debüt. ■ RK



JARNO SAARI

Keine graue Maus: Wettbewerbspremiere des Ford Fiesta Rally3

MCKLEIN

Sieben Mal gewann Hannu Mikkola die schnellste Rallye der Welt in Finnland

Der fliegendste Finne

MCKLEIN

Hannu Mikkola ist nicht mehr da. Im Alter von 78 Jahren ist der „Gentleman" am 26. Februar 2021 auf die ewige Wertungsprüfung gegangen. Wir nehmen Abschied von einem der ganz Großen – als Fahrer und als Mensch.

Von: **Markus Stier**

Es hätte ihm gefallen, raunte man sich im Servicepark zu. Dass an dem Tag, an dem er gegangen ist, in seinem Heimatland die Welt-Elite zu Besuch war. Jener exklusive Zirkel, dem er selbst ein Vierteljahrhundert angehörte, lange bevor er im Hospiz in Helsinki die Augen schloss. FIA-Präsident Jean Todt, 1975 sein Beifahrer, lobte: „Hannu konnte am absoluten Limit fahren, aber er hatte auch Ausdauer. Er gewann Sprint-Rallyes ebenso wie Langstrecken-Wettbewerbe."

Walter Röhrl, der bei der Olympia-Rallye die Weltbühne betrat, erinnert sich: „Bevor ich selbst Rallyes fuhr, kannte ich nur zwei Namen: Timo Mäkinen und Hannu Mikkola. Der Hannu war für mich wie ein Gott."

In Deutschland war dieser Finne ein Niemand, bis er tat, was kein anderer sich traute: Er unterschrieb bei Audi, jenem Ingolstädter Dilettantenstadl, der sich anmaßte, nicht nur das Rad neu zu erfinden, sondern dessen gleich vier – und die miteinander starr verbunden. Mikkola unterschrieb nicht aus Verzweiflung: Er hatte drei Jahre lang im Escort Mark II in Britannien, Finnland und der WM gesiegt. Er wäre als Weltmeister zu Audi gekommen, hätte er nicht seinem Beinamen so viel Ehre gemacht. Den „Gentleman" nannte man ihn, weil er mit Audi-Vorstand Wolfgang Habbel golfen ging, wegen seiner tadellosen Manieren, wegen seines guten Englischs und seines leisen und besonnenen Auftretens – selbst, als die Audi-Mechaniker beim Quattro-Debüt 1981 in Monte Carlo einen Bolzen an der Lenkung vergessen hatten und die Karre irgendwann in die Felswand abbog. Vor allem aber deshalb, weil er bis auf die Knochen ein Ehrenmann war.

Nur sieben Schüsse frei

Als 1979 erstmals eine Fahrer-Weltmeisterschaft ausgeschrieben wurde und Mikkola bei Ford zusammen mit der weiteren Legende, Björn Waldegaard, auf Titeljagd ging, vereinbarten der Finne und der Schwede, dass jeder sieben Versuche haben sollte, um zu punkten, dann würde man abrechnen. Mikkola wusste nicht, dass ihm in Griechenland der Motor abrauchen würde, auch nicht, dass ihm beim Heimspiel in Finnland in Führung liegend die Zylinderkopfdichtung durchbrennen würde. Ford-Teamchef Peter Ashcroft war die Sache so peinlich, dass er Mikkola ersatzweise einen weiteren Start in Kanada anbot. Der Mann aus Joensuu lehnte ab. Er hatte es schließlich Kollege Björn in die Hand versprochen: Jeder nur sieben Läufe. Mikkola verlor die erste Fahrer-Weltmeisterschaft der Rallye-Geschichte um einen



MCKLEIN

Erster Safari-Sieg eines Europäers im Escort



MCKLEIN

Erster Toyota-Sieg der WM-Geschichte in Finnland



MCKLEIN

Erster Sieg des Audi Quattro in Schweden

einzigen Punkt. „Ich kann kein schlechtes Wort über ihn sagen“, meint Michèle Mouton, die 1981 nach Achtungserfolgen zu Audi stieß. „Ich hatte ja noch gar nicht viel geleistet, aber Hannu hat mich vom ersten Tag an als gleichwertig behandelt. Er hat alle Informationen mit mir geteilt, er hat mir nichts vorenthalten.“

Seine Extraklasse kompensierte den Umstand, dass dieser Mikkola eigentlich ein Pechvogel war. Bei 123 WM-Starts fiel er 61 Mal aus, einmal mehr als der berühmt-berüchtigte Colin McRae. Dabei war Mikkola kein Bruchpilot, meist ließ ihn die Technik im Stich. Und so war 1981 und ’82 Michèle Mouton in aller Munde. Die Frau, die um ein Haar Weltmeisterin geworden wäre. Mikkola neidete ihr den Erfolg nicht.

Ältester Weltmeister

Um den Geburtshelfer zu würdigen, hatte Audi 1983 schon bei Saisonbeginn verfügt, dass Mikkola den Titel holen sollte. Mit 41 ist er bis heute der älteste Champion. Im Rückblick sieht die Aktion ein bisschen gönnerhaft aus, wie ein Oscar fürs Lebenswerk. Aber auch, wenn der vier Jahre ältere Mikkola gegen Stig Blomqvist und den fünf Jahre jüngeren Röhrl buchstäblich zunehmend alt aussah: Er blieb noch bis 1991 ein gefragter Werksfahrer. Für elf verschiedene Hersteller trat Mikkola an, für fünf von ihnen siegte er. Bekannt wurde er in Deutschland als der Mann, der vor 40 Jahren jener Quattro-Idee mit dem ersten Sieg in Schweden zum Durchbruch verhalf. Und auch als der, der im stolzen Alter von fast 45 Jahren auf dem ausladenden und untermotorisierten 200 Quattro bei der Safari-Rallye 1987 den letzten Erfolg für die Ingolstädter holte. Weniger auf dem Radar hat die Nachwelt, dass er zuvor schon zwei weiteren Unternehmen zum sportlichen Durchbruch verholfen hatte.

Der Mann, der 1963 mit 21 Jahren den vom Papa geschenkten

> „Bevor ich selbst anfing, Rallyes zu fahren, kannte ich genau zwei Namen: Timo Mäkinen und Hannu Mikkola. Der Hannu war für mich so was wie ein Gott.“
>
> Walter Röhrl

Käfer heimlich gegen einen Volvo 444 eintauschte, weil sich damit besser driften ließ, und der bei seinem ersten Einsatz bei der Kuopio-Rallye mit Gesamtrang 7 und einem Klassensieg nach Hause kam, heuerte 1968 bei Ford an. Die Amerikaner wollten mit dem Escort MK I eine breitere und jüngere Kundschaft begeistern. Timo Mäkinen war der Platzhirsch und der große Star im Team. Aber es war Mikkola, der für die großen, die wichtigen Siege sorgte. 1968 gewann er im Ford die 1000-Seen-Rallye, 1970 die über 26 000 Kilometer führende World-Cup-Rallye London–Mexiko. Und 1972 war er der erste Europäer, der die ausgebufften Lokalhelden bei der Safari-Rallye besiegte. Dass der Hundeknochen-Escort zur Legende wurde, verdankt Ford maßgeblich Mikkola.

Es war nicht alles Chrom, was glänzte. Wie so viele Finnen und viele frischgebackene Superstars trank auch Mikkola erheblich mehr, als gut für ihn war. Außer Gaspedal-Treten und einarmigem Flaschen-Reißen betrieb er keinerlei Sport. Als bei Ford 1974 die Budgets gekürzt wurden, sparte man Mikkola ein. Und bereute es alsbald. Der 32-Jährige kriegte die Kurve, trainierte den Wohlstandsspeck weg, rührte keinen Tropfen mehr an – und sorgte für die nächste Sensation: Der Schwede Ove Andersson hatte aus Japan den Auftrag erhalten, ein Rallyeteam für Toyota aufzubauen. Heute eine Bank im Rallyesport, war man damals irgendwas zwischen Exot und Nobody, die Sportgeräte taugten nicht so wahnsinnig viel. Mehr Underdog als der Corolla, mit dem Mikkola zum Mächtigkeitsspringen in der finnischen Heimat antrat, ging nicht. Er siegte, es war der allererste der 61 Toyota-WM-Erfolge.

Marcus Grönholm ist bis heute der einzige Finne, der sieben Mal den finnischen WM-Lauf mit dem aberwitzigen Tempo über Hunderte Kuppen gewinnen konnte. Die Bestmarke hält Finnlands letzter Weltmeister allerdings nur durch die Gnade der späten Geburt. Hannu Mikkola feierte seinen siebten 1000-Seen-Sieg 1983 – 17 Jahre vor Grönholms erstem. Mikkola war der fliegendste aller fliegenden Finnen. Er hatte nur das Pech, dass die Weltmeisterschaft erst 1973 gegründet wurde. In den Annalen nutzt es nichts, dass er schon ein halbes Jahrzehnt vorher zur absoluten Weltspitze gehörte. 18 WM-Läufe gewann Mikkola, das reicht heute in der Bestenliste gerade für Rang 10. Hätte es die WM zehn Jahre früher gegeben, wären es mindestens sieben Siege mehr gewesen. Zu seiner Zeit gingen Autos ständig kaputt. Und anders als im aktuellen Jahrtausend fuhr niemand eine komplette Saison, es zählten ja am Ende ohnehin nur die besten sieben Ergebnisse.

Mehr Bestzeiten als Ogier

Seine Ausnahmeklasse lässt sich in der statistischen Forensik nur erahnen. Mikkola fuhr in seiner WM-Karriere 654 Bestzeiten, 58 mehr als der siebenmalige Weltmeister Sébastien Ogier, dabei hat der Franzose bereits jetzt 35 Rallyes mehr bestritten.

Aber wir brauchen gar kein hätte, wenn und aber, um den großen Finnen zu würdigen. Bei Ford hatte man ihn getreu dem Motto „Besser mit ihm als gegen ihn“ 1978 zurückgeholt. „Der Hannu war für mich immer ‚Der Escort-Fahrer‘“, sagt Walter Röhrl. Ford-Teamchef Malcolm Wilson, seinerzeit der Youngster in der Pflaumen-Truppe, hat nachgerechnet: „Bis heute hat in der Britischen Meisterschaft keiner so viele Escort-Siege geholt.“

Aber für den M-Sport-Teamchef zählt etwas anderes viel mehr: „Als ich 1980 in Schottland meinen schweren Unfall hatte, war Hannu der Einzige, der mich im Krankenhaus besucht hat.“

Mikkola, der Mannschaftsspieler, dachte nie daran, Kollegen auszubremsen. „Bei meiner ersten 1000-Seen-Rallye lud er mich in sein Sommerhaus ein und zeigte mir, wie ein Finnland-Aufschrieb funktioniert“, sagt Wilson. Als die Audi-Teamleitung 1984 in Monte Carlo den allzu selbstbewussten Röhrl einzubremsen versuchte, indem man den beliebteren Blomqvist heimlich mit besseren Reifen losschickte, signalisierte Mikkola dem Regensburger, dass er die Sache missbilligte. Es störte ihn nicht, dass die Jüngeren ernteten, was er gesät hatte.

Mikkola bekämpfte Röhrl nicht, er brachte ihm Golfspielen bei. „Die anderen waren für mich Konkurrenten und allenfalls Teamkollegen. Der Hannu war der Einzige, bei dem ich jemals privat zu Hause war“, sagt Röhrl.

Kürzlich bat einer von Mikkolas Söhnen den Bayer um ein Foto für ein Buch über den Vater, dessen Ende abzusehen war. Mikkola brauchte seine Ausdauerqualitäten mehr denn je, als er gegen den Krebs antreten musste. Röhrl schickte ein Bild aus San Remo 1983: Der Deutsche im Lancia-Dress hält den Arm des einen Kopf kleineren Finnen hoch wie ein unterlegener Boxer nach dem letzten Gong. Es war kein wirklicher Titel-Fight, Röhrl war im Lancia keine ganze Saison gefahren, und Mikkola hatte als Ü40-Fahrer seinen Zenit überschritten. Der Sturkopf Röhrl, der sich sonst für keine Art Propaganda der Welt vor den Karren spannen ließ, stellte sich für dieses Foto auf, weil es zeigen sollte, was es war: Eine Geste des Respekts. ■


1983

MCKLEIN

Siebter Finnland-Sieg und Weltmeister


1987

MCKLEIN

Letzter Audi-Sieg im 200 Quattro bei der Safari



2021

MCKLEIN

26. Februar: Gedenkminute bei der Arctic-Rallye

Hommage an Ricky Hendrick: Die Nummer 5 ist zurück in der Victory Lane

NASCAR

Comeback-Triumph

Kyle Larson (Chevrolet) ist zurück. Im vierten Rennen nach dem Comeback holte der Hendrick-Neuzugang seinen ersten Sieg auf einem 1,5-Meilen-Oval.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Siegen hatte Larson ohnehin nicht verlernt, auch während seiner Zwangspause nach dem Rassismus-Skandal und seiner zeitweisen Sperrung von NASCAR 2020. Insgesamt fuhr der Kalifornier im vergangenen Jahr 83 Rennen auf diversen Dirt Tracks, von denen er 42 (!) gewann.

Es war also nur eine Frage der Zeit, wann sich der 28-Jährige auch bei seinem neuen Arbeitgeber Hendrick Motorsports in die Siegerlisten eintragen würde. In Las Vegas hatte ihn trotzdem kaum jemand auf der Rechnung, denn auf 1,5-Meilen-Ovalen blieb Larson bislang ein Triumph verwehrt. Seine sechs vorherigen Siege kamen auf dem Shorttrack von Richmond, der Monster Mile von Dover, dem Zwei-Meilen-Kurs von Fontana sowie gleich dreimal auf dem genauso langen Michigan Speedway zusammen. Doch bei Hendrick hat er in diesem Jahr zum ersten Mal überhaupt absolutes Top-Material zur Verfügung und setzte dieses im vierten Rennen für seinen neuen Rennstall schon perfekt um.

Larson letztlich souverän

In der ersten Stage zeichnete sich ein Zweikampf zwischen dem Hendrick-Trio Byron/Elliott/Larson und der Penske-Speerspitze Brad Keselowski (Ford) ab. Letzterer gewann dann auch den ersten Abschnitt. Das Duell der beiden Traditionsteams ging in der zweiten Stage unvermindert weiter, diesmal mit dem besseren Ende für Kyle Larson.

Pünktlich zum Schluss-Segment hatte auch die Toyota-Armada von Joe Gibbs Racing endlich durchgängig den Speed, den man zuvor nur aufblitzen ließ. In einem bis dahin sehr munteren Rennen stellten sich also alle auf ein ebenso unterhaltsames Finale in Las Vegas ein.

Doch so actionreich die Zweikämpfe zuvor ausgetragen wurden, so klar waren die Verhältnisse, als die Zieleinfahrt näher kam. Larson hatte nur Probleme auf extrem kurzen Runs, auf der Mittel- und Langdistanz aber war er das Maß der Dinge. Weil der letzte Stopp unter Grün stattfand und danach auch keine Gelbphase mehr ausgerufen werden musste, ging der Sieg letztlich ungefährdet an den Rückkehrer.

Ein ausgeglichenes Feld

„Das hat eine Menge Spaß gemacht", berichtete der extrem abgeklärt wirkende Sieger, der abgesehen von zwei sehenswerten Donuts seiner Freude äußerlich kaum Ausdruck gab.

Dabei ist der Sieg ein Meilenstein. Als insgesamt 20. Hendrick-Fahrer holte er nun im NASCAR-Oberhaus einen Sieg. So schnell wie er hat das aber noch niemand geschafft, weder Jeff Gordon noch Rekordmeister Jimmie Johnson, die allerdings auch ihre gesamten Cup-Karrieren für Rick Hendrick absolvierten. Für Larsons Crewchief Cliff Daniels, der 2019 in diese Position befördert wurde, war es der erste Sieg überhaupt, nachdem er zuvor mit Johnson glücklos geblieben war.

Beeindruckend ist in dieser Saison die Ausgeglichenheit des Feldes. In den ersten drei Rennen holten Fahrer aller drei Marken einen Sieg. Auch diesmal lagen alle drei Marken in den Top 3. ■

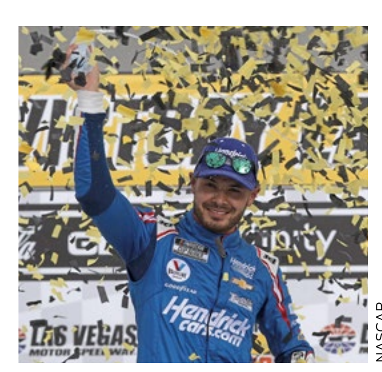
NASCAR CUP SERIES

Las Vegas/Nevada (USA)
4. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Christopher Bell (USA)	Toyota
8.	William Byron (USA)	Chevrolet
9.	Joey Logano (USA)	Ford
10.	Erik Jones (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 4 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	187 Punkte
2.	Keselowski (Ford)	149
3.	Larson (Chevrolet)	147
4.	Elliott (Chevrolet)	139
5.	Bell (Toyota)	138
6.	Logano (Ford)	138
7.	Harvick (Ford)	136
8.	Truex Jr. (Toyota)	131
9.	McDowell (Ford)	126
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	122



NASCAR

Erster Sieg nach Comeback: Larson

WTCR

Jetzt länger geöffnet

Nach der Anpassung des Rennkalenders ist nun auch die Einschreibefrist für die WTCR 2021 verlängert worden. Bislang sind drei Marken fix dabei.

Von: **Michael Bräutigam**

Der FIA-Weltrat hat auf seiner Sitzung vergangene Woche dem Gesuch stattgegeben, dass das Anmeldefenster für den Tourenwagen-Weltcup bis zum 2. Mai geöffnet bleibt – also bis knapp fünf Wochen vor dem geplanten Saisonstart im Rahmen des 24h-Rennens am Nürburgring (4./5./6. Juni).

Das Starterfeld sieht dieser Tage offiziell noch recht mau aus. Lediglich Honda und Audi haben bisher jeweils vier Autos bestätigt. Lynk & Co hat sich immerhin zur Serie bekannt, jedoch noch nicht die Anzahl der Fahrzeuge genannt. Hyundai wird mit vier neuen Elantra erwartet. Auch Cupra dürfte fix sein. Alfa Romeo, bisher vertreten durch das Team Mulsanne Srl, ist wohl zugunsten der ETCR raus.

Bei Vukovic Motorsport wird an einem Programm mit zwei Autos (Renault) gearbeitet. Knackpunkt ist hier das ab 2021 verbindliche Marelli-Einheits-Motorsteuergerät. Ohne das gibt es Kilos – und dieses Jahr auch keine Punkte mehr. Die kostspielige Adaption der ECU auf den privat entwickelten Mégane stellt für die kleine Schweizer Mannschaft eine große Investition dar. ■



WTCR

Fix dabei: Honda und Lynk & Co haben sich schon zur WTCR 2021 bekannt

DTM

Drei bekannte Namen

Bislang gab es vor allem viel „Neues" zur neuen GT3-DTM. Jetzt stehen die ersten drei Fahrer fest, die schon 2020 in der Class-1-DTM unterwegs waren.

Von: **Michael Bräutigam**

Namentlich sind das Ex-Champion Mike Rockenfeller, Vizemeister Nico Müller sowie Mercedes-Rückkehrer Lucas Auer. Rockenfeller wird einen der beiden Abt-Audi pilotieren und beim Kemptener Rennstall von Serien-Neuling Kelvin van der Linde im zweiten Auto flankiert. Der war schon zweimal Meister im ADAC GT Masters und kennt den R8 LMS in- und auswendig. Bruder Sheldon war für BMW 2019 und 2020 in der DTM unterwegs.

Müller wechselt dagegen von Abt zu Rosberg, wo er sich 2014 und 2015 seine ersten Sporen in der DTM verdiente. Den zweiten Rosberg-Audi pilotiert mit dem 23-jährigen US-Amerikaner Dev Gore jemand, der zur Finanzierung des Teams beiträgt.

Bei Mercedes benannte Winward Racing (WWR), das aus den Teams HTP und Winward entstanden ist, als erstes Stern-Team seine zwei Fahrer. Neben dem fünffachen DTM-Laufsieger Lucas Auer, der zur Stuttgarter Marke zurückkommt, ist mit dem Deutsch-Briten Philip Ellis, Klassensieger der 24h von Daytona 2021, auch ein Neuling dabei. Ellis wurde erst letzte Woche zum Werksfahrer befördert.

Ebenfalls vergangene Woche bestätigte das Haupt Racing Team (HRT), dass man mit zwei Mercedes-AMG in die DTM einsteigen werde. Die Fahrer wurden noch nicht verkündet. Mit Spannung darf man aber erwarten, was 2 Seas Motorsport diese Woche bekannt gibt. Nach dem Markenwechsel von McLaren zu Mercedes steht der DTM-Einsatz nun anscheinend auf der Kippe. ■



ABT SPORTSLINE

Zwei echte Champions: Die Abt-Piloten Van der Linde und Rockenfeller (v.l.)

NACHRICHTEN

BTCC: SHEDDEN ZURÜCK
Einer der erfolgreichsten BTCC-Piloten kehrt 2021 in die Serie zurück. Gordon Shedden (48 Siege, 3 Titel) wird nach vier Jahren TCR und kurzzeitigem Auftritt als Audi-Werksfahrer in der WTCR (1 Sieg) wieder an alter Wirkungsstätte aktiv. Er tritt bei Team Dynamics in einem von zwei Honda Civic an und ist damit sogar im gleichen Team. Wer sein Teamkollege wird, ist noch offen. Matt Neal wird aller Voraussicht nach seine Karriere beenden, Dan Cammish trennte sich vergangene Woche vom Team.

TCR: NEUES BEI HYUNDAI
Das gerade angelaufene Facelift des Hyundai i30 wird sich – optional – auch beim TCR-Auto zeigen. Entsprechende Bilder des optischen Updates präsentierte die Hyundai-Presseabteilung. Die Koreaner gaben zudem ihre neuen Junioren bekannt. In diesem Jahr sind das Mitchell Cheah, Jáchim Galás sowie die US-Amerikaner Tyler Maxson und Tyler Gonzalez.

SUPERCARS: SHANE VAN GISBERGEN VERLETZT
Auftakt-Doppelsieger Shane van Gisbergen hat sich bei einem Mountainbike-Unfall vergangene Woche verletzt und musste operiert werden. Ob er zum Event in Sandown (20./21. März) wieder fit wird, ist noch nicht ganz klar, laut Aussage des Teams dürfte es aber rechtzeitig klappen.

TC AMERICA: BMW VORN
Mit 25 Autos in drei Klassen startete am Wochenende die TC America in Sonoma in die Saison. Seit diesem Jahr verzichtet man auf die TCR-Klasse. Die nur mit drei Autos besetzte Topklasse TCX ging jeweils an Jesse Ruud (BMW M2). In der TC-Klasse teilten sich mit Eric Powell und Kevin Boehm zwei Honda-Piloten die Siege. Die kleine und sehr seriennahe TCA-Klasse wurde zweimal zur Beute von Toyota-GT86-Pilot Jesse Love.



Klein, aber oho: Die Cup-Autos haben 145 PS und wiegen nur rund 880 kg

TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Vom Kart ins Auto

Nach Corona-bedingter Verschiebung soll in diesem Jahr der Tourenwagen Junior Cup durchstarten. Wie ist der Stand der Dinge in der neuen Einstiegsklasse?

Von: **Michael Bräutigam**

Wer in den vergangenen Jahren vom Kart in den Tourenwagen einsteigen wollte, der hatte in Deutschland zwei Möglichkeiten. Erstens: im Breitensport in einer von unzähligen Klassen antreten und komplett unter dem Radar fliegen. Oder zweitens: direkt in die ADAC TCR Germany einsteigen, mit dem entsprechend großen finanziellen Aufwand von weit über 100 000 Euro.

Mit dem Start des Tourenwagen Junior Cups gibt es in diesem Jahr eine neue Alternative. Dieser wird im Rahmen der neu geschaffenen ADAC Racing Weekends ausgetragen. Zum Einsatz kommen identische Cup-Fahrzeuge auf Basis des VW up! GTI.

Der Clou: Während man selbst auf höchster nationaler Kartsport-Ebene eine annähernd sechsstellige Summe veranschlagen muss, um die Chance auf Top-Platzierungen zu haben, kostet der Einstiegs-Tourenwagen mit Projektnamen „VW120CUP" gerade mal 27 500 Euro – rennfertig! Auf der nicht sehr umfangreichen Aufpreis-Liste finden sich weitere faire Preis, zum Beispiel 499 Euro für das verpflichtende Scrutineering-Set, 2250 Euro für zwölf Felgen oder 1500 Euro für das große Technik-Paket, das einen Satz Radbolzen, Radmuttern, Bremsscheiben und vordere Bremstöpfe beinhaltet. Einziger „Haken", wenn man so will: Der Kauf des Fahrzeugs ist an eine Einschreibung in die Serie gekoppelt. Die kostet noch mal 9499 Euro und umfasst alle sechs Wochenenden – neben den Rennen im Rahmen der ADAC Racing Weekends kommt ein zusätzliches im Rahmen des NATC dazu.

Der Aufbau der Fahrzeuge wird zentral von MRD (Meyer Racing Developments) in Bremen durchgeführt, eingesetzt werden sie von den einzelnen Teams. Projektleiter Matthias Meyer war früher selbst erfolgreicher Pilot in den Nachwuchs-Markenpokalen und sorgt jetzt dafür, dass der Nachwuchs eine Plattform bekommt. Dabei ist auch eine professionelle, durchgehende mediale Begleitung inbegriffen.



Der VW up! GTI hat im Cup vieles von dem, was man später noch benötigt: Setup-Möglichkeiten, keine Elektronik-Helfer, Waagebalken-Bremse und vollwertige Slicks.

Namhafte Teams dabei

Namhafte und auch aus der „großen" Rennszene bekannte Teams wie Max Kruse Racing, Lubner Motorsport oder das Team 75 Bernhard haben sich eingeschrieben, insgesamt sind 17 Autos von sieben Teams angemeldet. Einige der Teams haben noch Cockpits zu besetzen. Und wer selbst an den Start gehen will, kann sich bis zum ersten Rennen (23.–25. April, Oschersleben) noch einschreiben. Kurzfristig sind derzeit zwei Fahrzeuge verfügbar.

Der Nachwuchs ist dabei gut auf die Serie angesprungen. So wird beispielsweise ADAC-Stiftung-Sport-Förderpilot Daniel Gregor (15) sein erstes Auto-Jahr im Bernhard-Team und im Cup-up! absolvieren. „Ein bis zwei Jahre im Tourenwagen Junior Cup als Grundausbildung sind absolut sinnvoll", sagt Rüdiger Bernhard. Der 145 PS starke und (ohne Fahrer) nur rund 880 kg leichte Renner bietet nämlich allerhand von dem, was auch in der späteren Karriere hilfreich und nötig ist.

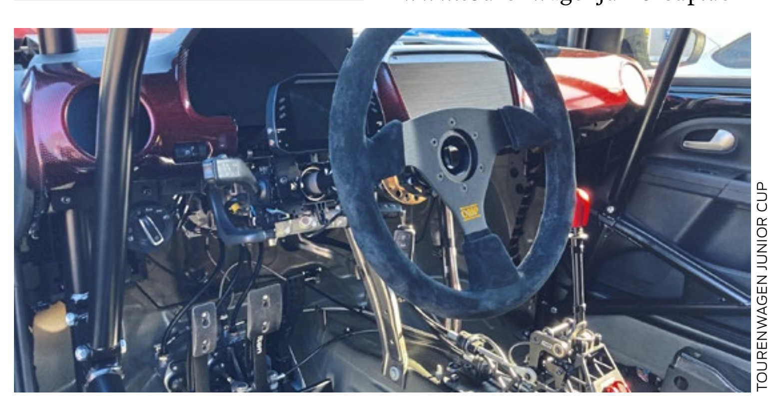
Neben (wenigen) Freiheiten beim Setup sind das vor allem das Fehlen von ABS und weiterer elektronischer Helferlein. Dazu kommt die Waagebalken-Bremse, die ohne Bremskraftverstärker auskommen muss. Natürlich wird auch mit vollwertigen Slicks gefahren. Geschaltet wird über ein serienmäßiges H-Getriebe.

Nach dem Auftakt stehen noch der Lausitzring, Nürburgring, Assen, Hockenheim sowie zum Finale erneut Oschersleben auf dem Plan. Mehr Infos unter: www.tourenwagenjuniorcup.de ■



TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Am Limit: Schon 2020 fanden erste Test-Einsätze des VW up! GTI statt



TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Renntechnik: Ausgeräumtes Cockpit, H-Shifter und Waagebalken-Bremse



Zeitvorteil
10 Hefte MOTORSPORT aktuell zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!
Bergmann
Cor
2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift
• Qualitätsquarzwerk mit Batterie
• Verschraubter Edelstahlboden
• Waschbares und antiallergisches Armband in Schwarz-Grau-Rot-Gestreift
• Maße: Ø ca. 36 mm
• Zuzahlung: 1,– €
1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun
• Qualitätsquarzwerk mit Batterie
• Verschraubter Edelstahlboden
• Armband aus hochwertigem Kalbsleder
• Silberfarbene Schließe und Zeiger
• Maße: Ø ca. 36 mm
• Zuzahlung: 1,– €
Für Sie zur Wahl



WOLFGANG WILHEIM

Feuer unterm Dach: Blomqvists M4 wurde 2015 disqualifiziert

Paragrafen-Reiter

SCHUEBELER TECHNOLOGIES

Urteilsspruch des Sportgerichts: Ein Hochleistungs-Impeller hat im M4 nichts zu suchen – Ausschluss

In der vierten und letzten Folge der Serie geht es ums Tricksen und Täuschen, um einen Funkspruch für die Ewigkeit und eine geglückte Erpressung seitens BMW unmittelbar vor der Saison 2016.

Von: **Claus Mühlberger**

Einer der unterhaltsamsten Fahrer in der DTM-Historie war der zweimalige Meister Mattias Ekström. Nicht nur, weil er das Publikum mit seinen schlagfertigen Kommentaren aufs Beste unterhielt. Der perfekt Deutsch sprechende, weil in der Schweiz und später dann in Österreich lebende Schwede, war auch ein absoluter Fuchs, was das Reglement anging.

Seit 2003 war das zweimalige Wechseln der Reifen eine im Reglement verankerte Pflichtübung. Das Mechaniker-Ballett war keineswegs dem übermäßigen Verschleiß der damaligen Dunlop-Reifen geschuldet. Es ging schlicht darum, die Show aufzubrezeln. Ekström entdeckte eine Lücke im Regelwerk. Dieses schrieb zwar zwei Wechsel vor, es stand aber nirgends erwähnt, dass man zu diesem Zweck auch zweimal an die Box kommen müsse. Beim Saisonfinale 2006 überraschte der in diesem Jahr im Titelkampf längst chancenlose Abt-Audi-Fahrer die Konkurrenz mit einem kuriosen Reifen-Doppelwechsel nach folgendem Rezept: Auto rein, aufbocken, Reifen wechseln, Auto runter, Auto sofort wieder aufbocken, Reifen erneut wechseln, Auto runter – und ab!

Den Sportkommissaren und den Konkurrenten fielen vor Staunen die Kinnladen herunter: Dürfen die das? Ist das korrekt? Wollen uns Ekström und Audi verarschen? Sofort wurde das Regelbuch konsultiert – und siehe da: Alles legal. Doch das Reglement wurde danach sofort präzisiert. Ekström profitierte übrigens kaum von diesem Trick. Trotz des Geniestreichs kam er bei diesem Rennen nach einem Unfall nicht über Platz 12 hinaus.

Audis „Watergate“

Auf dem Norisring ging es im Jahr 2013 für Ekström aber um die Wurst. Zunächst feierten die zahlreich aus Ingolstadt Angereisten noch den ersten Sieg am Norisring für die vier Ringe seit elf Jahren, nachdem Ekström den Strategiepoker gegen das Mercedes-Trio Robert Wickens, Christian Vietoris und Daniel Juncadella gewann.

> **!** Der schlitzohrige Audi-Fahrer Mattias Ekström aus Schweden war ein wahrer Fuchs im Aufspüren von Lücken im Sport-Reglement.

Doch zu früh gefreut. Audi erlebte sein „Watergate“. Wohl aus Sorge darüber, dass sein Sohn das geforderte Mindestgewicht nicht auf die Waage bringen würde, stopfte Bengt Ekström, früher ein erfolgreicher Rallycrosser, seinem Sohn eine Wasserflasche aus Plastik in die linke Hosentasche und entleerte sie mit energischem Druck. Auf Fotos war der Frevel gut zu erkennen – und so wurde Ekström sechs Stunden nach dem Rennen disqualifiziert. Seine treuherzige Entschuldigung: „Ich muss dem Papa wohl nochmals sagen, dass das nicht erlaubt ist.“

Die Berufungsinstanz des Sportgerichts bestätigte den Wertungsausschluss, merkte aber an, dass Ekström durch die Missetat keinen Vorteil hatte. Deswegen gab's auf dem Norisring 2013 keinen Sieger.

Alles Schiebung – oder was?

„Timo, schieb ihn raus!“ Diese vier Worte wird wohl kaum ein an der DTM – in welcher Funktion auch immer – Beteiligter jemals vergessen. Beim Regenrennen auf dem Österreichring 2015 entschlüpfte dem langjährigen Audi-Sportchef Wolfgang Ullrich dieser denkwürdige, sehr akzentuiert hervorgestoßene Befehl im Funk.

Der von Ullrich angesprochene Timo Scheider ließ sich nicht lange bitten. Tatsächlich schob er zwar nicht „ihn“ an, nämlich den Mercedes-Meisterschaftsaspiranten Pascal Wehrlein, sondern den

zwischen den beiden liegenden Robert Wickens. Doch auf der nassen Fahrbahn genügte der kleine Stoß, eher ein Stößchen, um beide Mercedes rückwärtsrodelnd in die Auslaufzone der Schlossgold-Kurve zu schicken. „A real Snooker-Move!“, rief der englische Kommentator begeistert.

Ullrich suchte sein Heil zunächst in Ausflüchten: „Ich weiß gar nicht, wer das am Funk gesagt hat.“ Innerhalb weniger Minuten tischte er in TV-Interviews und Pressekonferenz mehrere verschiedene Versionen auf. Haarsträubend! Doch die Sportgerichtsbarkeit ließ sich davon nicht verwirren und reagierte humorlos. Audi wurden alle in Österreich erzielten Punkte für die Markenwertung gestrichen, was am Ende den Markentitel kostete. Zudem setzte es eine Geldstrafe von 200 000 Euro. Ullrich wurde bis Saisonende gesperrt.

Die Affäre hatte wenig später übrigens noch ein weiteres Nachspiel. Allerdings nicht für Ullrich, der im Dezember 2017 planmäßig mit 67 Jahren in Pension ging, sondern für den kompetenten und bei den Journalisten beliebten Audi-Pressemann Jürgen Pippig. Der damalige Leiter der Audi-Sportpresse wurde kurze Zeit nach dem Skandal kaltgestellt und querbefördert. Einige vermuten, dass dies auf Initiative des uneinsichtigen Sportchefs geschah, der offenbar der irrigen Meinung war, dass sein Pressesprecher Schuld hatte an dem Skandal und nicht er selbst.

Eine glatte Erpressung?

Manchmal schlugen Wogen der Empörung schon lange vor der Saison sehr hoch. Eine halbe Stunde, bevor er vor der versammelten Reporter-Schar bei der Präsentation der Serie im April 2016 auftreten sollte, rauschte DTM-Boss Hans Werner Aufrecht erzürnt vom Hof und hinterließ eine Schar verdutzter Mitarbeiter.

Der DTM-Mitbegründer und Chef von HWA hatte sich darüber aufgeregt, dass BMW in letzter Sekunde mit einer Erpressung Erfolg hatte. Nach besorgniserregend schwachen Zeiten bei den Testfahrten hatte BMW-Sportchef Jens Marquardt Extrawürste für seine M4 gefordert, einen um 50 Millimeter breiteren Heckflügel als die Konkurrenz sowie 7,5 Kilogramm weniger Gewicht. Die Begründung hörte sich abenteuerlich an. Beim M4 DTM habe man „konstruktionsbedingt einen Rückstand auf die Konkurrenz,

!

Die „Lex BMW“ war 2016 ein Sündenfall. Die M4 bekamen Marscherleichterungen – und am Ende war ein BMW-Fahrer Champion. Die Gegner schäumten.

der aufgrund der Homologation nicht durch technische Weiterentwicklung wettgemacht werden könne.“ Marquardt versicherte glaubhaft, es sei für ITR und Konkurrenz alternativlos, seinem Begehren zuzustimmen. Andernfalls müsse sich BMW – leider, leider – umgehend zurückziehen.

Die Entscheidungsträger knickten angesichts der Drohkulisse ein. Eigentlich hätten sie sich aber fragen sollen, ob Marquardt wirklich bei seinem Technikvorstand Klaus Fröhlich vorgeritten wäre. Viele bezweifelten dies. Und jetzt kommt der Gag: Am Ende des Jahres war mit Marco Wittmann ein BMW-Fahrer Champion. „Aber nur, weil er von der Lex BMW profitiert hat“, maulten die Gegner von Audi und Mercedes.

2015 hatten die BMW-Techniker großen, wie sich herausstellte jedoch grenzlegalen Erfindungsgeist bewiesen. Mit einem kleinen Hochleistungsgebläse aus dem Modellbau, einem sogenannten Impeller der Firma Schübeler Technologies, wurde bei den M4 Luft aus dem Bereich der hinteren Radkästen abgesaugt. Es ging dabei nicht darum, einen höheren Unterdruck zu erzeugen. Vielmehr sollte die Strömung im Bereich des Diffusors beruhigt werden. Natürlich mit dem Zweck, den Abtrieb zu verbessern.

Der Trick flog auf, weil sich am Norisring bei der Nachkontrolle des M4 von Tom Blomqvist ein Kommissar über ein Kästchen mit einem kleinen Kontrolllämpchen im Innenraum des M4 wunderte.

BMW verteidigte sich mit einer Doppelstrategie: Gegenüber der Presse hieß es zunächst, das Gebläse diene dazu, dem hitzegeplagten Fahrer frische Luft zuzufächeln. Gegenüber dem DMSB wurde argumentiert, man wolle per Gebläse die Gelenke der Antriebswellen kühlen. Es nützte nichts: Blomqvist bekam die in der DTM selten verhängte Höchststrafe: Disqualifikation. ■



WOLFGANG WILHELM

Ex-DTM-Chef Hans Werner Aufrecht (r.) 2015 mit Jürgen Pippig, Audi-Presse



ITR

Norisring 2013: Bengt Ekström füllte dem Filius Wasser in die Hosentasche



BMW

Marco Wittmann profitierte auf dem Weg zum Titel 2016 von der „Lex BMW“


ARD

„A real Snooker-Move!“ Scheider kegelte 2015 Wickens und Wehrlein ins Aus

PETRONAS

Der neunfache Weltmeister Valentino Rossi geht nach 19 Jahren als Werksfahrer wieder als Satelliten-Pilot an den Start. Im MSa-Interview verrät der 42-jährige Italiener, was er davon erwartet.

Von: **Imre Paulovits**

Sie starten in Ihre 26. GP-Saison. Geht man da anders heran? Oder ist es noch immer genauso wie in den Jahren zuvor?

26 Saisons sind schon eine Menge. Sie sind eher ein ganzes Leben als eine Karriere. Aber ich fühle mich gut, ich habe genügend Motivation. Ich weiß, dass das Spiel sehr hart ist, weil sehr viele junge Piloten in der MotoGP sind und das Niveau sehr hoch. Es wird deshalb nicht leicht. Aber ich werde sicher mein Maximum geben, das neue Abenteuer mit dem neuen Team gibt mir eine Menge Motivation. Ich habe im Winter sehr hart trainiert, ich fühle mich ziemlich gut, und wir werden sehen. Aber ich gehe die Saison zumindest so an wie immer. Ich fahre Rennen nicht nur zum Zeitvertreib. Meine letzten beiden Jahre waren schlechter, als ich erwartet hatte, und ich will dieses Jahr stärker sein als in diesen Jahren. Ich will um das Podium und um Siege kämpfen. Ich will versuchen, die ganze Saison über konkurrenzfähig zu sein. Ich hoffe, dass die Saison auch etwas normaler sein wird als die letzte. Und dass wir wieder dann auf den Strecken fahren können, wenn das Wetter dort gut ist. Mein Ziel ist es zumindest, vom Anfang bis zum Schluss konkurrenzfähig zu sein.

Haben Sie im Satelliten-Team weniger Druck?

Ich war 19 Jahre lang Werksfahrer. In meinen zwei Jahren zuvor, in der 500er-WM, war ich in einer ähnlichen Situation wie jetzt. Natürlich war das eine andere Welt, aber ich habe mich sehr wohlgefühlt. Im Satelliten-Team gibt es weniger Leute. Man muss anders arbeiten, vielleicht ist es auch etwas entspannter. Man kann sich vielleicht auch mehr auf die Race-Performance konzentrieren als auf die Entwicklung des Motorrades. Ich habe aber die volle Unterstützung von Yamaha. Und das Team hat



Valentino Rossi in Katar mit der Werks-Yamaha in Petronas-Farben: „Muss weiter am hinteren Grip arbeiten"

PETRONAS

„Will wieder um Podestplätze und Siege kämpfen"

bereits in den ersten beiden Saisons gezeigt, dass sie Rennen gewinnen können. Deshalb starte ich auch mit hohen Erwartungen in die Saison.

Wie haben Sie sich im Winter vorbereitet?
Diesen Winter war die Vorbereitung wieder etwas normaler. Letztes Jahr wussten wir ja ab Anfang März nicht, ob und wenn ja, wann die Saison überhaupt anfangen würde. Deshalb war es schwierig, zu hundert Prozent vorbereitet zum ersten Rennen zu erscheinen. Diesmal hatten wir ein klareres Datum vor Augen. Wenn man älter wird, muss man härter arbeiten, besonders an der Kondition, also mehr laufen und Rad fahren. Ich fühle mich in guter Kondition, bereit für den Saisonbeginn. Wie bereit, werde ich aber erst nach dem letzten Testtag wissen.

Wie war Ihr Test in Katar?
Der erste Tag war gut, ich habe ihn sehr genossen. Ich war zunächst sehr aufgeregt, mit dem neuen Team zu starten, denn es war wie ein neues Abenteuer: Neue Farben, neues Team, alles neu. Aber es hat sich eigentlich nichts geändert. Das Motorrad, meine M1, ist das Gleiche. Und wenn sie auch ihr Kleid gewechselt hat, ist sie darunter immer noch die Gleiche. Im Team herrscht gute Stimmung und eine gute Arbeitsatmosphäre. Meine Pace war nicht schlecht, wenn auch meine Bestzeit nicht besonders war. Wir wissen nie, was die anderen genau testen, aber es war gleich klar, dass alle sehr schnell sind. Am zweiten Tag haben wir dann eine Menge ausprobiert, aber leider keine wirklich gute Lösung gefunden. Wir leiden besonders in der Beschleunigung, weil ich hinten nicht genug Grip habe. Ich konnte am Schluss auch keine Zeitenjagd fahren, weil wir Probleme gefunden haben, an denen wir weiterarbeiten mussten. Wir müssen jetzt die Daten studieren und uns beim nächsten Test verbessern, damit wir für den Saison-Auftakt bereit sind. Derzeit sind wir noch nicht schnell genug.

Haben Sie sich mit den anderen Yamaha-Piloten unterhalten?
Ich bin zwei oder drei Runden zusammen mit Cal Crutchlow gefahren, nicht gewollt, das hat sich einfach ergeben. Ich habe mich dann mit Cal und Silvano Galbusera unterhalten, der jetzt Crewchief beim Testteam ist. Ich denke, Cal gibt gutes Feedback. Er ist schnell, er ist lange eine Honda gefahren, er hat einen guten Vergleich. Deshalb glaube ich, dass er uns viel helfen kann. Am ersten Testtag habe ich mich auch etwas mit Maverick Viñales unterhalten, als ich ihm in der Clinica Mobile begegnet bin. Wir haben aber unterschiedliche Dinge probiert, so konnten wir nicht viele Eindrücke austauschen. Aber Viñales, Quartararo und Franco Morbidelli waren am zweiten Tag sehr schnell.

> „Im Satelliten-Team können wir uns vielleicht mehr um die Race-Performance kümmern, weil weniger Entwicklungsarbeit auf uns zukommt."
>
> Valentino Rossi

Wie fühlt sich das neue Fahrwerk an?
Wir sind mit dem letztjährigen und dem neuen Fahrwerk gefahren. Aber nach zwei Testtagen hatte ich das Gefühl, dass sie sehr ähnlich sind. Es war zwar die Rede davon, dass man es ähnlich machen will wie das 2019er, aber es gibt mir ein anderes Gefühl. Es ist irgendwo zwischen dem 2019er und dem 2020er. Beim Fahren fühlt es sich eher an wie das 2020er. Aber Yamaha hat im Winter viel gearbeitet, wir haben viele Dinge zum Probieren. Und ich hoffe, dass noch etwas Gutes dabei ist. Wir hoffen, dass wir das Gefühl noch verbessern können, und dafür haben wir noch drei Testtage.

Sie sind jetzt auf der rechten Seite der Box. Ist das ungewohnt?
Ja, ich bin jetzt auf der rechten Seite, bislang stand ich immer links. Ich hatte mich im Winter mit Wilco Zeelenberg unterhalten, und er meinte: „Franco war letztes Jahr auf der linken Seite, du solltest deshalb die rechte wählen." Und dem habe ich zugestimmt. Schließlich ändert es nichts. Franco ist bereits zwei Jahre in diesem Team. Wenn er gern links steht, bin ich auf der rechten Seite glücklich, ich habe keine Probleme damit.

Wie ist es, jetzt mit Ihrem Freund Franco Morbidelli in einem Team zu sein?
Die wirkliche Freundschaft zwischen uns ist sehr wichtig. Ich habe immer sehr viel Zeit damit verbracht, gute Freundschaften aufzubauen. Wenn man gute Freunde haben will, muss man daran arbeiten. Mit Franco hat sich eine solche Freundschaft über eine lange Zeit aufgebaut. Wir haben sehr hart daran gearbeitet, ihn in die MotoGP zu bringen. Deshalb bin ich jetzt auch glücklich, sein Teamkollege zu sein. Sicherlich wird es nicht einfach, dies über das Jahr zu managen, denn wir werden kämpfen, und der Teamkollege ist immer der erste Rivale. Und um da eine Freundschaft andauern zu lassen, das braucht schon eine wirklich gute Beziehung. Es wird nicht leicht, aber ich bin überzeugt, dass wir es schaffen werden. Noch mehr hoffe ich, dass wir beide in der Lage sein werden, Rennen zu gewinnen.

Wie sehen Sie den MotoGP-Einstand Ihres Bruders?
Luca hat vom ersten auf den zweiten Tag einen Schritt gemacht. Er ist bereits besser gefahren, und er war glücklich. Unsere Mutter hat uns auch immer Nachrichten geschickt. Sie geht die Sache sehr technisch an und hat interessante Ansichten, die einen anderen Blickwinkel eröffnen. Es macht uns Spaß zu hören, wie sie über unsere Dinge denkt. Sie hat auch eine Menge Erfahrung, schließlich hat sie mit Graziano vor über 40 Jahren begonnen, Motorradrennen zu verfolgen. Seitdem hat sie mich und Luca beobachtet. So kann man sagen, dass sie mehr Erfahrung hat als ich.

Wann werden Sie entscheiden, ob es Ihre letzte Saison wird? Und wovon wird Ihre Entscheidung abhängen?
Ich werde mich während der Sommerpause entscheiden. Meine Entscheidung wird ganz von den Resultaten abhängen. Wenn ich stark bin und ums Podest kämpfen kann – oder gar um Siege – dann könnte ich ein weiteres Jahr dranhängen. Wenn nicht, dann nicht. ■



Valentino Rossi

Geburtstag: 16. Februar 1979
Geburtsort: Urbino (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
1996: 125 GP, Aprilia (9.)
1997: 125 GP, Aprilia (1.)
1998: 250 GP, Aprilia (2.)
1999: 250 GP, Aprilia (1.)
2000: 500 GP, Honda (2.)
2001: 500 GP, Honda (1.)
2002: MotoGP, Honda (1.)
2003: MotoGP, Honda (1.)
2004: MotoGP, Yamaha (1.)
2005: MotoGP, Yamaha (1.)
2006: MotoGP, Yamaha (2.)
2007: MotoGP, Yamaha (3.)
2008: MotoGP, Yamaha (1.)
2009: MotoGP, Yamaha (1.)
2010: MotoGP, Yamaha (3.)
2011: MotoGP, Ducati (7.)
2012: MotoGP, Ducati (6.)
2013: MotoGP, Yamaha (4.)
2014: MotoGP, Yamaha (2.)
2015: MotoGP, Yamaha (2.)
2016: MotoGP, Yamaha (2.)
2017: MotoGP, Yamaha (5.)
2018: MotoGP, Yamaha (3.)
2019: MotoGP, Yamaha (7.)
2020: MotoGP, Yamaha (15.)
2021: MotoGP, Yamaha

Hobbys
Rallye, Dirt Track

Gewohnter Überflieger



Wieder schaffte es Fabio Quartararo, sich bei der Zeitenjagd des ersten Tests in diesem Jahr wieder an die Spitze zu setzen. Doch die Zeiten sind sehr eng, und auch Stefan Bradl setzte sich eindrucksvoll in Szene: Der deutsche Honda-Testpilot war zeitweise sogar Schnellster.

Von: **Imre Paulovits**

Den ganzen Winter hatten sie auf diesen Moment gewartet. Nach den Verzögerungen durch die Absage der Sepang-Tests konnten die MotoGP-Piloten in Katar endlich loslegen. Da die Hersteller bei ihrer Entwicklung bislang im Trüben fischten und weniger Tage für die Saisonvorbereitung haben, wurde in Katar alles aufgefahren. Suzuki hatte neben den Werkspiloten noch zwei Testfahrer im Einsatz, Yamaha gar deren drei, um all die Dinge durchzuprobieren, die sie im Winter vorbereitet hatten. Dabei hatte Cal Crutchlow einen phänomenalen Einstand und fuhr das Tempo seiner rennfahrenden Markenkollegen.

Doch das war noch nichts gegen Stefan Bradl: Die beiden Testtage, an denen nur die Testpiloten und die Rookies auf die Strecke durften, hatte er jeweils als Schnellster beendet.

Und als alle auf die Strecke konnten, war er auch noch lange Zeit Schnellster. Er beendete den ersten Tag als Zweitschnellster, führte am zweiten gegen Mittag wieder die Zeitentabelle an, und als zum Schluss alle einen frischen weichen Reifen einschoben und auf Zeitenjagd gingen, blieb er noch immer Fünftschnellster – nur 27 Hundertstelsekunden hinter dem Zeitenjagd-Phänomen Fabio Quartararo! Der Deutsche war mit Abstand bester Honda-Pilot. Solange Marc Márquez ausfällt, hat das Repsol-Honda-Team also zumindest einen würdigen Ersatzpiloten.

> „Ich liebe diese Chaosrunden. Das Gefühl ist noch intensiver als bei einem Sieg. Man fährt voll mit Adrenalin und ist voll am Limit. Es klappt oder man fällt runter.“
>
> Fabio Quartararo

Aleix Espargaró brilliert

Es gab aber einen weiteren Überraschungsmann: Aleix Espargaró schloss mit der neuen Aprilia den ersten Tag ganz an der Tabellenspitze ab und blieb auch am zweiten in den Top 3. Er hatte nur den bei solchen Gelegenheiten unantastbaren Fabio Quartararo und Jack Miller vor sowie Franco Morbidelli eine Tausendstelsekunde hinter sich. Die nun mit stattlichen Flügeln ausgestattete neue RS-GP war auf den Geraden zunächst 15 km/h langsamer als die schnellste Ducati. „Eine Rundenzeit zusammenzubringen, ist mit einem MotoGP-Motorrad immer komplexer“, gestand der stets hoch motivierte Spanier. „Wir haben zwei verschiedene Aerodynamik-Pakete probiert. Wir waren im Topspeed trotz neuem Motor langsamer als letztes Jahr, daran müssen wir arbeiten und einen besseren Kompromiss finden. Aber in diesem Feld so nah an der Spitze zu sein, darauf können wir stolz sein.“

Fabio Quartararo hatte über beide Tage auch bereits eine recht gute Pace, doch so richtig trumpfte der 21-jährige Franzose erst auf, als er kurz vor Schluss des zweiten Tages auf Zeitenjagd blies und sich an die Spitze katapultierte. „Ich liebe diese Qualifikationsrunden“, gestand der dreifache GP-Sieger des Vorjahres. „Das Gefühl ist noch intensiver als bei einem Sieg. Man fährt voll mit Adrenalin. Es fängt schon in der letzten Kurve an, wenn man auf die Zielgeraden beschleunigt. Und dann fährt man alles am Limit.



Fabio Quartararo: Der 21-jährige Franzose glänzte wieder mit seinen Qualifikations-Qualitäten und fuhr Bestzeit



Jack Miller: Ducatis neuer Werkspilot erfüllte die in ihn gesteckten Erwartungen



Stefan Bradl: Der Honda-Testfahrer ließ seine Markenkollegen stehen

In jeder Kurve kann es passieren, dass man runterfällt. Wenn man dann die perfekte Runde hinbekommen hat, ist es ein unglaubliches Glücksgefühl."

Starker Miller

Jack Miller blieb nur 77 Tausendstelsekunden hinter dieser Chaosrunde zurück und bestätigte die Position, auf die ihn seine Konkurrenten nach den letzten Rennen des Vorjahres eingeschätzt hatten. Der Ducati-Werkspilot war auch guter Laune. „Ich bin sehr glücklich über diese ersten beiden Testtage in meinem neuen Team", freute sich der 26-jährige Australier. „Ich bin hauptsächlich mit der neuen Verkleidung gefahren. Und es ist erstaunlich, was die Ingenieure im Winter bei allen Einschränkungen erreicht haben. Aber viele sind sehr schnell, und nach den drei weiteren Testtagen und den zwei Rennen wird das Feld noch einmal näher zusammenrücken. Wir müssen weiter konzentriert arbeiten."

Auch Franco Morbidelli, der im Vorjahr bei den letzten Rennen mit Miller auf Augenhöhe war und als sehr stark eingestuft wird, zeigte sich schnell und konstant. „Ich muss mich bei Yamaha bedanken", freute sich der Italiener. „Ich fahre zwar weiterhin das 2019er Modell, doch ich habe viele Upgrades bekommen, und sie funktionieren sehr gut. Ich weiß nicht, wie die 2021er M1 ist, aber mein Motorrad ist jetzt besser als je zuvor."

Die Suzukis waren diesmal zwar nicht ganz so weit vorne, aber darüber zerbricht sich Weltmeister Joan Mir nicht den Kopf. Er packte am zweiten Tag bereits etwas früher zusammen: „Wir haben sehr viel probiert, ein neues Chassis, Elektronik-Varianten, sogar einen Motor für 2022, um den Ingenieuren bei dessen Entwicklung zu helfen. Wir haben eine gute Basis für die nächsten drei Testtage erarbeitet. Und das war erst einmal das Wichtigste."

Auch die KTM-Piloten waren weiter hinten als erwartet, aber auch bei den Österreichern ging es erst einmal um das Aussortieren neuer Teile. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Losail (Q), 06.–07.03.2021, Bestzeiten

1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.53,940	87 Runden
2.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	1.54,017	101
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP21	1.54,152	84
4.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.54,153	97
5.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.54,210	89
6.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	1.54,356	100
7.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.54,395	88
8.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.54,515	78
9.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	1.54,651	89
10.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.54,658	54
11.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.54,666	92
12.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.54,673	77
13.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.54,690	104
14.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.54,952	71
15.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	1.55,306	59
16.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	1.55,486	69
17.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.55,535	63
18.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP20	1.55,570	79
19.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.55,584	80
20.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	1.55,605	72
21.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP19	1.55,632	55
22.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	1.55,795	98
23.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	1.55,873	72
24.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	1.56,452	46
25.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1.56,762	67
26.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP21	1.57,895	35
27.	Takayu Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	1.58,910	42

MOTOGP

Aprilia RS-GP21: Gewaltiger Frontflügel, neuer Rahmen, neuer Motor

MotoGP

Auswüchse einer neuen Zeit

Corona-Krise und Testausfall zum Trotz haben die Ingenieure der Werke wieder wahre Meisterleistungen vollbracht und eine Menge neuer Sachen entwickelt. Aprilia nutzte die Konzessionsregel und baute ein völlig neues Motorrad, alle haben aufgerüstet.

Von: **Imre Paulovits**

Die Vorstellung war emotional. Nur zwei Wochen nach dem Tod ihres Chefs präsentierte die Gresini-Aprilia-MotoGP-Truppe ihr neues Motorrad für die diesjährige Weltmeisterschaft. Die Stimmung war getrübt, Tränen flossen, doch als dann die Decken von den beiden Motorrädern von Aleix Espargaró und Lorenzo Savadori abgenommen wurden, schlug die Stimmung schlagartig in großes Staunen um. Technikchef Romano Albesiano hat über den Winter ein komplett neues Motorrad auf die Räder gestellt, das zwar die Grundkonstruktion seines Vorgängers beibehielt – diese wurde ja gerade erst im Vorjahr völlig neu konstruiert –, doch es gibt so ziemlich kein Teil an dem Motorrad, das nicht überarbeitet wurde.

Aprilia: Totalsanierung

Der Rahmen ist neu, der Motor wurde ebenfalls gründlich überarbeitet, was aber am meisten ins Auge sticht, ist die Aerodynamik mit zwei großen, schaufelförmigen Flügeln und einem spitzen Übergang zum Lufteinlass an der Front. Am Heck fällt ein Massedämpfer in Form von Ducati auf, die obere Auspuffführung gleicht der bei Ducati, die untere der der Yamaha. Dazu hat Aprilia nun eine Fahrwerksabsenkung für den Start sowohl vorne als auch hinten, und am Vorderrad finden sich Leitbleche nach dem Muster von Ducati.

Das neue Motorrad sieht nicht nur spektakulär aus, es zeigte sich auch richtig schnell. Aleix Espargaró war am ersten Testtag



MOTOGP

Ducati: Neue Flügelformen an der Verkleidung, Startvorrichtung vorn



MOTOGP

KTM: Neuer Rahmen mit aufwendig gefrästem Profil an der Schwingenaufnahme



Suzuki GSX-RR: Neuer Rahmen, Verkleidung und Tank überarbeitet

SUZUKI

Schnellster und beendete auch den zweiten als Dritter.

Viel Aerodynamik-Arbeit

Ducati hatte auch ein großes Aerodynamik-Update gebracht, es gab das Motorrad in zwei Ausführungen. Auch bei den Bolognesern gibt es nun sowohl vorn als auch hinten eine Startvorrichtung. Dazu sprach Jack Miller von neuen Fahrwerksteilen und Elektronik-Strategien. Honda hatte mit Stefan Bradl im Winter viele Teile vorsortiert, in Katar sah man mindestens zwei Rahmen-Varianten. Dazu gab es auch bei Honda neue Aero-Teile.

KTM hat im Winter auch viel Neues gebaut, Mike Leitner gab zu, dass der Motor nun neu ist, um so haltbar zu sein, wie es die Regel ohne Konzessionen verlangt. Man konnte mindestens zwei Rahmenvarianten erkennen, eine davon hat einen noch schlankeren Rand am Übergang von der Schwingenlagerung zum Hauptprofil, und das Frästeil um die Schwingenlagerung hat dreidimensional unterschiedlich verlaufende Flächen, die alle eine Richtung des Flex beeinflussen. Alle Fahrer verglichen ständig neue Teile mit dem alten Motorrad.

Suzuki hatte auch Motorräder mit neuem Rahmen, dazu viele unterschiedliche Fahrwerksteile, die nacheinander probiert wurden. Joan Mir verriet sogar, dass er einen Motorprototyp für 2022 probierte, um den Ingenieuren eine Entwicklungsrichtung bei diesem vorzugeben. An Mirs Motorrad wurde auch die Kante zum Abstützen des Knies weiterentwickelt, und auch Suzuki arbeitet an einer Startvorrichtung.

Yamaha hat einen neuen Rahmen gebaut, dazu gab es unterschiedliche Aerodynamik-Teile und eine weiterentwickelte Startvorrichtung. ■



MOTOGP

Aprilia: Viele Anleihen bei Ducati, aber auch bei Yamaha. Das Motorrad ist aber schnell

NACHRICHTEN

MOTOGP

Es ist unglaublich, aber wahr. Marc Márquez, der noch vor zwei Wochen bei der Präsentation des Honda-Werksteams einen klar geschwächten Eindruck machte und seinen rechten Arm kaum bewegen konnte, denkt ernsthaft drüber nach, beim WM-Auftakt zu fahren. Am letzten Wochenende postete der achtfache Weltmeister ein Video, das ihn beim Training zeigt. Dass er mittlerweile regelmäßig joggt und Fahrrad fährt und dadurch seine Ausdauer nah an seine frühere Form gebracht hat, ist noch recht leicht zu verstehen. Doch er hat auch einige Kraft und Beweglichkeit in seinen rechten Arm bekommen. „Jetzt fühlt er sich langsam wieder wie ein Arm an", verrät Márquez. „Vorher konnte ich ihn nicht heben, ich hatte Probleme mit so alltäglichen Dingen wie Essen oder Haarewaschen. Zuletzt sprach ich davon, dass es von Woche zu Woche besser wird, jetzt spüre ich es bereits von Tag zu Tag. Diese Woche folgt eine ärztliche Untersuchung, wenn die meinen, dass der Knochen fest genug ist, werde ich versuchen, Motorrad zu fahren. Kein MotoGP-Bike, sondern etwas Kleines. Dann kann ich beurteilen, ob es auch für ein MotoGP-Motorrad reichen könnte. Ich würde gerne wieder zurückkehren, aber nur, wenn es die Ärzte für unbedenklich halten. Und gewinnen werde ich auch nicht, ich will einfach wieder fahren."

MOTO2

Letzte Woche trafen sich die Top-Teams zu einem privaten Test in Portimão. Mit Abstand Schnellster war Ajo-KTM-Pilot Remy Gardner, der seine Klasse, mit der er das Saisonfinale gewann, wieder voll ausspielte und den Rest der Welt um eine halbe Sekunde distanzierte. Marcel Schrötter kam auch schnell in Fahrt und half seinem neuen Teamkollegen Tony Arbolino, sich schneller an das Moto2-Motorrad zu gewöhnen.

RIVERO

Dominique Aegerter: Von Anfang bis Schluss vorn dabei

MotoE

Dominique Aegerter eröffnet stark

Letztes Jahr ist ihm der Titel durch unverschuldetes Pech aus der Hand gerissen worden, diesmal will Dominique Aegerter nichts dem Zufall überlassen. Beim ersten MotoE-Test der Saison in Jerez konnte der Intact-Pilot gleich überzeugen.

Von: **Imre Paulovits**

Diesmal waren die MotoE-Piloten die Ersten, die zu einem offiziellen Test zusammenkamen. In Jerez testeten sie letzte Woche drei Tage lang bei schönem Wetter. Öhlins hatte eine Cartridge für die Gabel gebracht, Michelin überarbeitete Reifen, Energica brachte ein System, mit dem die Batterien in der Box über Trockeneis schneller runtergekühlt und entsprechend schneller wieder geladen werden können. Stromlieferant Enel brachte die mobilen Ladestationen für die Startaufstellung mit.

Super Aegerter

Dominique Aegerter, der letztes Jahr zwei Mal abgeräumt und so um seine Titelchancen gebracht wurde, nimmt in diesem Jahr einen zweiten Anlauf im deutschen IntactGP-Team. Er fährt zwar auch die Supersport-WM auf einer Ten-Kate-Yamaha, die Priorität liegt jedoch auf der MotoE. Entsprechend motiviert und gut vorbereitet kam er in Jerez an. „Domi ist in super Form, dass er mit der Yamaha in Barcelona gefahren ist, hat ihn wieder auf Speed gebracht, er war auf Anhieb auch auf der MotoE schnell", lobte Teamchef Jürgen Lingg.

Aus der Sicht Aegerters verlief das erste Kräftemessen in diesem Jahr nach Plan. Der Rohrbacher mischte konstant an der Spitze mit, nach der Tagesbestzeit am Dienstag und als Schnellster der letzten Session landete Aegerter schließlich in der kombinierten Zeitenliste auf Rang 2, nur knapp geschlagen vom brasilianischen Routinier Eric Granado. „Ich bin sehr glücklich mit unserer Performance", freute sich Aegerter. „Leider hat es am Ende nicht ganz zur absoluten Bestzeit gereicht. Den Test als Zweiter zu beenden, ärgert mich ein wenig. Wir waren aber von Anfang an sehr stark und in jeder Session konstant schnell. Das stimmt mich sehr positiv."

Am letzten Tag war ein Proberennen geplant gewesen, doch die von Enel entwickelte mobile Ladestation, mit der in der Startaufstellung noch ein Schnellladevorgang stattfinden kann, funk-



MOTOGP

Eric Granado: Gut in neuem Team eingelebt, einen Hauch schneller als Aegerter



GRESINI RACING

Ex-Cup-Sieger Matteo Ferrari: Drittbeste Zeit in Jerez

ERGEBNISSE

MotoE-Test Jerez (E), 02.–04.03.2020, Bestzeiten

	Fahrer	Team	Zeit
1.	Eric Granado (BR)	One Energy Racing	1.47,553
2.	Dominique Aegerter (CH)	Dynavolt Intact GP	1.47,583
3.	Matteo Ferrari (I)	Team Gresini MotoE	1.48,200
4.	Fermín Aldeguer (E)	Openbank Aspar Team	1.48,243
5.	Jordi Torres (E)	Pons Racing 40	1.48,263
6.	Alessandro Zaccone (I)	Octo Pramac MotoE	1.48,392
7.	Xavier Cardelús (E)	Avintia Esponsorama Racing	1.48,488
8.	Lukas Tulovic (D)	Tech3 E-Racing	1.48,553
9.	Miquel Pons (E)	LCR E-Team	1.48,571
10.	Andrea Mantovani (I)	Team Gresini MotoE	1.48,667
11.	Maria Herrera (E)	Openbank Aspar Team	1.48,719
12.	Hikari Okubo (J)	Avant Ajo MotoE	1.49,002
13.	Corentin Perolari (F)	Tech3 E-Racing	1.49,245
14.	Yonny Hernández (COL)	Octo Pramac MotoE	1.49,269
15.	Jasper Iwema (NL)	Pons Racing 40	1.50,014
16.	Kevin Zannoni (I)	LCR E-Team	1.50,659
17.	André Pires (P)	Avintia Esponsorama Racing	1.51,611

tionierte nicht wunschgemäß. So wurde das Rennen abgesagt, nachdem zuvor bereits die zweite Session gestrichen wurde. „Ich wäre die Rennsimulation gern gefahren“, bedauert Aegerter. „Ich denke aber auch so, dass wir für das erste Rennen schon super aufgestellt sind. Am Donnerstagvormittag hat Michelin die neuen Reifen ausgegeben, damit waren unsere Rundenzeiten eine Spur schneller als vor einem Jahr, und ich hatte ein sehr gutes Gefühl mit ihnen. Während der letzten 30 Minuten haben wir noch ein paar Kleinigkeiten ausprobiert, und unsere klare Bestzeit in dieser Session hat unsere Richtung bestätigt.“

Eric Granado, der von Esponsorama Racing zu One Energy Racing, der MotoE-Truppe des Sepang International Circuit, gewechselt hat, freute sich über seine Bestzeit. „Ich bin wirklich glücklich über dieses erste gemeinsame Resultat“, meinte der Brasilianer. „Wir haben uns mit dem Team gleich gut verstanden und konnten sehr gut zusammenarbeiten. Wir haben noch einige Ideen, die wir beim nächsten Test noch ausprobieren wollen. Bisher war es aber ein perfekter Einstand.“

Tulovic auf dem Weg

Lukas Tulovic, der mit Tech3 in der MotoE letztes Jahr einen guten Saisonbeginn hatte, sich dann aber in Misano verletzte, hat den ganzen Winter daran gearbeitet, sich wieder ganz auszukurieren und seine Fitness wiederzuerlangen. In Jerez bekam er wieder Vertrauen zu seinem E-Motorrad.

„Es ist schön, wieder gefahren zu sein“, grinste Tulovic. „Es ist immer schön, nach der Winterpause wieder auf dem Bike zu sitzen. Ich habe in diesen drei Tagen wieder ein gutes Gefühl für das Motorrad bekommen, wenn ich auch noch nicht ganz auf dem Level vom Vorjahr bin. Aber ich denke, ich bin auf dem richtigen Weg, und beim Setup sind wir einen klaren Schritt nach vorne gekommen. Ich freue mich schon auf den nächsten Test im April, denn wir müssen, bevor die Saison wieder losgeht, noch einige Schritte machen. Dann sollten wir konkurrenzfähig sein und wieder ganz an der Spitze mitfahren.“ ■



MOTOGP

Lukas Tulovic (#3): Wieder Konkurrenzduft in der MotoE geschnuppert



MAX RACING TEAM

Fenati: Dem Sieg von Misano sollen weitere folgen

Moto3

Peter Öttls Team testet

Mit Romano Fenati und Adrián Fernández fahren dieses Jahr ein alter Hase und ein Rookie für das Husqvarna-Team von Peter Öttl und Max Biaggi. In Portimão testeten sie das erste Mal in diesem Jahr.

Nach einer turbulenten Saison 2020 haben sich Peter Öttl und Max Biaggi mit ihrem Husqvarna-Moto3-Team neu aufgestellt. Statt Alonso López wurde neben Romano Fenati der 17-jährige Spanier Adrián Fernández verpflichtet, der letztes Jahr den siebten Gesamtrang in der Moto3-Junior-WM herausfuhr und in Estoril auf dem Podest stand. „Er ist sehr talentiert, und wir haben zusammen mit Max die Entscheidung gefällt, ihm bei uns eine Chance zu geben“, so Öttl. Da die Moto3-Entwicklung für dieses Jahr eingefroren wurde, gibt es keine neuen Motorräder, die letztjährigen Husqvarna wurden in der spanischen Zentrale in Barcelona revidiert und neu aufgebaut.

Bevor das Team zum offiziellen Test und den darauffolgenden Rennen nach Katar aufbricht, wird es in dieser Woche noch einen zweitägigen Test in Jerez mitmachen, an dem viele andere Moto3- und auch Moto2-Teams teilnehmen werden. Die Fahrer sollen sich dort den Rost aus dem Körper fahren – und vor allem Neuling Fernández an das Motorrad gewöhnen. Romano Fenati ist der erfahrenste und mit 12 Siegen der erfolgreichste Fahrer in der Moto3-Weltmeisterschaft. Der 24-Jährige will in seiner zweiten Saison im Team von seiner letztjährigen Erfahrung profitieren und seinem Sieg in Misano weitere Podestplätze folgen lassen. Für Adrián Fernández sind außerhalb Spaniens die meisten Strecken neu, und daher hat er viel zu lernen. Dennoch erhofft sich das Team von ihm eine ansprechende Saison. Nach dem Test in Jerez wird das Material gleich verladen und nach Katar geflogen.

Romano Fenati kann den ersten Test kaum erwarten. „Ich bin sehr glücklich, zurück auf der Strecke zu sein“, so der Vizeweltmeister von 2017. „Ich habe den Winter über sehr viel trainiert und bin bereit für den ersten Test und meine zweite Saison mit dem Team. Nach den zwei Tagen in Jerez werden wir sehen, wie stark wir sind.“ Für Adrián Fernández ist es der Sprung ins kalte Wasser, aber der ehrgeizige Teenager freut sich mächtig auf die Herausforderung. „Ich bin sehr glücklich, erstmals mit meiner Husqvarna in Jerez zu fahren“, schwärmt der 17-Jährige. „Ich kenne die Strecke gut, was mir helfen wird. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit dem Team und dass es endlich losgeht. Ich habe mich im Winter gut vorbereitet und bin startklar für meine erste WM-Saison.“ ■ IP



MAX RACING TEAM

Adrián Fernández: Guter Neuling



Jonathan Rea: Nur einen Tag getestet, aber für kühle 15 Grad ansprechende Rundenzeiten

WORLDSBK

Kawasakis Vormarsch

Kawasaki setzt alles daran, den WM-Titel auch mit der neuen Kawasaki ZX-10RR zu verteidigen. Sie suchen diesen Winter ständig nach guten Testmöglichkeiten, um für den WM-Auftakt gerüstet zu sein. In Portimão testeten auch ihre Satelliten-Teams mit. Alex Lowes muss weiter pausieren.

Von: **Imre Paulovits**

Mühen und Kosten hat Kawasaki diesen Winter wirklich nicht gescheut. Zweimal hatten sie die Strecke von Jerez gemietet und mussten wegen des Wetters unverrichteter Dinge wieder heimfahren. Immerhin hat Jonathan Rea Mitte Februar einen Tag fahren können. Letzte Woche mietete das Team die Rennstrecke von Portimão und lud auch die anderen Kawasaki-Teams aus der Superbike- und der Supersport-WM ein, mitzufahren.

Und so waren neben Jonathan Rea auch Orelac Racing mit Isaac Viñales mit dem Superbike sowie Raffaele De Rosa und Leonardo Taccini mit auf der Strecke. Wer nicht mit dabei sein konnte, war Kawasaki-Werksfahrer Alex Lowes, der weiterhin an seiner Trainingsverletzung laboriert. Daher musste Jonathan Rea die ganze Testarbeit wieder alleine verrichten. Er fuhr auch nur einen Tag, brannte 48 Runden in den Asphalt und erreichte dabei eine Bestzeit von 1.41,472 mit Qualifyern. Zum Vergleich: In der Superpole im August hatte er mit 1.40,676 die Bestzeit markiert.

Nur einen Tag gefahren

„Wir hatten Glück, denn bevor wir losfuhren und den Wetterbericht ansahen, waren wir nicht sicher, ob wir überhaupt fahren können würden “, gestand Rea. „Dann ging es aber doch. Ich fühlte mich wohl auf dem Motorrad und war gleich schnell unterwegs. Ich bin erstmals auf dem neuen Asphalt gefahren, und der ist kein Vergleich mit dem alten Rüttelbelag. Wir haben viel am Setup gearbeitet und wollten die bisher in Jerez herausgefahrenen Werte bestätigen. Wir haben auch an Getriebe-Übersetzungen für die Homologation gearbeitet und mit Elektronik-Strategien gespielt. Wir sind damit nun recht weit gekommen. Dazu haben wir eine neue Sitzverkleidung bekommen, die das Aerodynamik-Paket beeinflusst. Wir haben die Verkleidungsteile aus dem Vorjahr verglichen und festgestellt, dass wir nun nicht nur mehr Abtrieb, sondern auch einen besseren Topspeed haben. Wir sind dem Saisonauftakt ein ganzes Stück nähergekommen.“

Isaac Viñales auf Superbike

Isaac Viñales fuhr mit der Vorjahres-Kawasaki. Der Cousin von MotoGP-Pilot Maverick Viñales gewöhnt sich nach zwei Jahren in der Supersport-WM, in denen er viermal aufs Podest fuhr, nun langsam an das Superbike. Der 27-Jährige fuhr eine Bestzeit von 1.43,631 und war nur etwas mehr als zwei Sekunden langsamer als der Weltmeister. Sein Teamchef zeigt sich zufrieden: „Wir hatten das letztjährige Motorrad mit einem neuen Motor. Andere Teile stehen derzeit noch nicht zur Verfügung“, so José Calero. „Wir sind gespannt, wie das Motorrad sein wird. Die Aerodynamik ist ja ganz anders. Und wir werden sicherlich einiges an der Elektronik umstellen müssen.“

Das Team übte auch mit seinen Supersport-Piloten, Ex-MV-Agusta-Pilot Raffaele De Rosa legte dabei eine Bestzeit von 1.45,524 hin, damit lag er 1,3 Sekunden über der Pole-Zeit und 0,3 Sekunden über der besten Runde im Rennen vom August. „Bei 15 Grad Lufttemperatur ist es schwierig zu sagen, wo wir damit wirklich stehen“, relativierte Calero. „Raffaele ist ein sehr routinierter Fahrer. Bei ihm ist eine konstante Steigerung klar zu erkennen.“

Etwas schwerer tat sich Neuling Leonardo Taccini, der bei 1.49,670 blieb. Der bisherige Moto3-Junior-WM-Pilot hat noch einen langen Weg vor sich, und sein Teamchef will ihn nicht drängen: „Er hat sich bereits ganz gut an das größere Motorrad gewöhnt. Und wir können eigentlich mit einiger Erfahrung, die wir hier gesammelt haben, wieder heimfahren. Auch wenn man statt zwei Tagen nur einen fahren konnte.“ ■



WORLDSBK

Isaac Viñales: Weiter an das Superbike gewöhnen, neue Teile kommen später

Endurance-WM

Krummenacher dabei

Randy Krummenacher will nicht nur seinen Supersport-WM-Titel zurückerobern. Er verfolgt auch eine Schweizer Tradition: Der Zürcher steigt in die Endurance-WM ein.

Von: **Imre Paulovits**

Krummenacher wird bei Wójcik Racing eine Yamaha R1 fahren und erst einmal zusammen mit Gino Rea und Sheridan Morais im April die 24 Stunden von Le Mans in Angriff nehmen. Das Team hat letztes Jahr für die Sensation gesorgt, als sie beim Finale in Estoril aufs Podest fuhren und WM-Vierte wurden.

Nun will Wójcik Racing dieses Resultat bestätigen. Dafür haben sie noch einmal aufgerüstet und sich mit dem Supersport-Weltmeister von 2019 einen Top-Fahrer ins Team geholt. Und „Krummi" ist schon ganz heiß darauf, sein Debüt in der Klasse zu geben, in der sein Landsmann Jacques Cornu 1982 Weltmeister wurde und das Bolliger-Team zu den Urgesteinen und Top-Teams gehört. „Ich mochte schon immer die Atmosphäre der 24-Stunden-Rennen", gibt Randy Krummenacher zu. „Selber dabei zu sein, wird aber ganz neu für mich sein. Aber wir haben ein sehr gutes Team, und ich habe zwei erfahrene und schnelle Kollegen. Ich mag auch die Strecke von Le Mans und habe dort in der Vergangenheit gute Ergebnisse erzielt. Ich denke, dass wir um eine gute Platzierung mitkämpfen können. Es bereitet mir auch deshalb eine große Freude, dort zu fahren, weil mein Vater Peter früher dort gefahren ist, als ich ein kleiner Junge war, und er am Le-Mans-Wochenende seinen 60. Geburtstag feiert." ■



WEC

Randy Krummenacher: In der Langstrecken-WM auf den Spuren seines Vaters

IDM Supersport 600

„Spiderman" Meister?

„Spiderman" Martin Vugrinec will es dieses Jahr wissen: Der 21-Jährige trainiert in Spanien und will dieses Jahr endlich den IDM-Titel gewinnen.

Von: **Imre Paulovits**

Martin Vugrinec hat klare Ziele. In diesem Jahr will er endlich den Titel in der IDM Supersport 600 gewinnen. Es hat ihn schwer gewurmt, 2020 den Supersport-Titel nicht geholt zu haben. „Unglück und Pech kamen beide zusammen", blickt der in Bochum lebende Kroate zurück. „Aber die Stürze habe ich selbst zu verantworten. Theoretisch hätte ich den Titel verdient gehabt, aber es ist nicht so gekommen." Vugrinec war der einzige Fahrer in seiner Klasse, der in den acht Saisonrennen drei Siege erringen konnte. Dem gegenüber standen zwei Läufe, aus denen er keine Punkte mitnehmen konnte. Den Titelkampf verlor er letztlich wegen seines Sturzes im ersten Lauf beim Hockenheim-Finale.

Vugrinec sagt ganz klar: „Ich fahre keine Rennen, um nur daran teilzunehmen, sondern um zu gewinnen." Er hat sein Trainingsmotorrad mit nach Spanien genommen. Seine YZF-R6 von 2020 für die Rennen sind vorerst zu Hause geblieben. Das Budget ist knapp und deswegen werden sie bis zum Saisonstart geschont. ■



FERQUEST UNIOR RACING

Vugrinec (M.) und sein Team: Rückenwind dank neuem Hauptsponsor

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Der Holländer Scott Deroue hängt seinen Helm an den Nagel. Der 25-Jährige hat in den ersten vier Jahren der kleinen Supersport-Klasse immer um den Titel mitgekämpft, die WM immer unter den ersten drei beendet und wurde zweimal Vizeweltmeister, zuletzt hinter seinem Teamkollegen Jeffrey Buis. Deroue war 2013 Zweiter des MotoGP Rookies Cup, fuhr dann in der Moto3-WM, ab 2015 in der Britischen Moto3- und Superstock-600-Meisterschaft. Er will sich jetzt um talentierte Nachwuchsfahrer kümmern.

SUPERSPORT-600-WM

Die spanische Rennamazone Maria Herrera, die mit Aspar in der MotoE fährt, wird auch die europäischen Rennen der Supersport-WM in Angriff nehmen. Die 24-Jährige wird eine Yamaha bei Biblion Motoxracing fahren. Der Teameigner will Herrera als einzige Frau im Feld so weit vorne wie möglich sehen.
Die ersten Schritte haben die Rennlady aus Toledo und das Team bereits unternommen: Letzte Woche testeten sie in Jerez zusammen mit einigen Supersport-300-WM-Piloten.

SUPERBIKE-WM

Kehrt die Legende Bayliss zurück? Nein, nicht der 51-jährige Haudegen Troy, der noch immer furchtbar schnell Motorrad fahren kann, sondern sein 17-jähriger Sohn Oli. Troy Bayliss hat vor sechs Jahren begonnen, seinen Sohn in den Jugend-Klassen zu unterstützen, nun greift ihm auch sein früherer Manager Darryl Healey unter die Arme. Healey war es, der Troy Bayliss 1998 nach England geschickt hatte. Nun will Healey den jungen Bayliss, der 2020 Zweiter der Australischen Supersport-600-Meisterschaft wurde, auf ein Superbike setzen. Unterstützung ist ihnen bereits gewiss: Ducati-Corse-Sportchef Paolo Ciabatti hatte Bayliss bereits Hilfe angeboten, wenn Oli zu den Superbikes kommt.



ALIGN MEDIA

Katz- und Maus-Spiel

Zum fünften Mal siegte Eli Tomac in Daytona und zieht mit Legende Ricky Carmichael gleich. Im brisanten Duell zwischen Cooper Webb und Honda-Star Ken Roczen setzte sich erneut der KTM-Pilot durch. Platz 3 schaffte überraschend Aaron Plessinger auf Yamaha.

Von: **Frank Quatember**

Die gute Nachricht zuerst: Ken Roczen liegt in der WM-Tabelle auch nach Runde 9 der Serie in Führung. Doch das Finale auf dem International Speedway Daytona war nicht der erhoffte „Point of Return“ für den 26-jährigen Deutschen. Wie so oft in der Vergangenheit, machte das Rennen in Daytona den Unterschied, vor allem durch das komplett eigenständige Layout und den charakteristischen Boden.

Dabei hinterließ Ken Roczen in den Trainingsläufen einen glänzenden Eindruck, war auch in der Qualifikation Schnellster. Ohne Mühe übernahm der Thüringer in seinem 450er-Heat die Führung und hielt die Konkurrenz bis zur Ziellinie in Schach. Die Plätze belegten Malcolm Stewart und Eli Tomac.

Im anderen Vorlauf setzte Cooper Webb das erwartete Ausrufezeichen und ging mit Laufsieg und ganz breiter Brust ins Finale. Aaron Plessinger und Justin Barcia lieferten sich einen sehenswerten Kampf um Platz 2, den der Yamaha-Pilot für sich entschied. Vierter wurde der wieder genesene Chase Sexton vor dem Franzosen Dylan Ferrandis.

Webb drängt Roczen ab

Bereits vor dem Start zum großen Finale begannen die Psychospielchen. Webb schob seine KTM am Gatter direkt neben Roczen, um den schon beachtlichen Druck noch zu erhöhen. Und die Wirkung zeigte sich schnell. Nach tollem Start auf die Zielgerade ließ Roczen in Kurve 1 die Tür offen, die Lücke nutzte Webb und drängte den Deutschen in Kurve 2 hart, aber nicht unfair, in Richtung Strohballen ab. Doch beim internen Duell übersahen die zwei Kampfhähne den Titelverteidiger Eli Tomac, der sich mit brillanter Linienführung innen durchmogelte und in Führung ging! Tomac wirkte in der Folge wie verwandelt, kontrollierte in seinem „Wohnzimmer“ das Rennen wie in seinen besten Tagen und fuhr einen ungefährdeten Sieg nach Hause.

Währenddessen musste Webb den bärenstarken Plessinger ziehen lassen und sich der Angriffe von Ken Roczen und Malcolm Stewart erwehren. Doch Kenny unterlief in einer Sprungkombination ein Fehler, der böse Erinnerungen wachrief, aber letztlich zum Glück nur zwei Plätze kostete. Im Endspurt um Platz 2 schnappte sich Webb den völlig ausgepowerten Plessinger, während Roczen noch an Stewart vorbei Rang 4 erreichte. Nach Rennende lagen beim Spitzenreiter die Nerven blank. „Webb hat mich in die Ballen geschickt“, wütete Roczen im TV-Interview. „Ich denke, er hat Angst vor mir, und spielt deshalb seine kleinen Spielchen. Okay, aber das kann ich auch. Er gießt Öl ins Feuer, aber ich bin bereit. Ich meine, er hat das Rennen hier gewonnen, ist in den Punkten etwas nähergekommen. Aber es kommen noch genug Rennen.“

Lachender Dritter: Tomac

Das ließ Webb natürlich nicht unkommentiert: „Ja, er (Ken Roczen) hat seine Klappe aufgerissen, keine Ahnung, warum. Ich habe eine Lücke gesehen und sie genutzt. Er sagte, er ist nur fokussiert auf sich selbst, und das hat er aber wirklich gezeigt, haha! Jeder sagt, richtig ernst wird es erst in Daytona, deshalb war das Rennen heute extrem wichtig,

SUPERCROSS-WM

Daytona Beach (USA), 6. März

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
4.	Ken Roczen (D)	Honda
5.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
6.	Justin Barcia (USA)	GasGas
7.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
8.	Chase Sexton (USA)	Honda
9.	Justin Bogle (USA)	KTM
10.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
11.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
12.	Joey Savatgy (USA)	KTM
13.	Vince Friese (USA)	Honda
14.	Max Anstie (GB)	Suzuki
15.	Mitchell Oldenburg (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

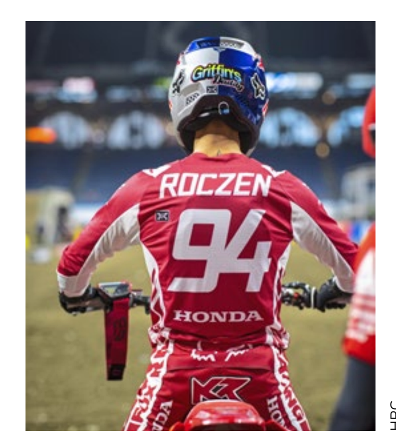
Nach 9 von 17 Läufen

1.	Ken Roczen	199 Punkte
2.	Cooper Webb	197
3.	Eli Tomac	175
4.	Justin Barcia	153
5.	Malcolm Stewart	143
6.	Marvin Musquin (F), KTM	135
7.	Aaron Plessinger	134
8.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	123
9.	Dylan Ferrandis	121
10.	Adam Cianciarulo (USA), Kawa	120
11.	Jason Anderson	116
12.	Joey Savatgy	95
13.	Justin Brayton (USA), Honda	86
14.	Dean Wilson	70
15.	Broc Tickle (USA), Honda	63

was die Meisterschaft betrifft." Der Gewinner der langen Nacht in Florida aber war Eli Tomac, der mit dem Sieg endlich wieder in die Erfolgsspur zurückfand und den Rückstand verkürzte.

Das Bild vom lachenden Dritten beim Katz- und Maus-Spiel von Roczen und Webb drängt sich auf. „Ich wusste, dass ich am Start nach Kurve 1 die Innenseite kontrollieren muss. Das hat geklappt. Ich brauchte diesen Sieg so sehr nach den Problemen in den letzten Rennen. Jetzt habe ich das Gefühl, es ist noch was drin für mich!", freute sich Tomac.

Auch wenn er auf den letzten Metern den sicher geglaubten zweiten Rang an Webb verlor, war Aaron Plessinger die Überraschung schlechthin in Daytona: „Wir haben so hart dafür getestet und trainiert, und ich bin gerne das Versuchskaninchen", kommentierte er sein Podium und bisher bestes Karriere-Resultat in der 450er-Klasse. „Seit zwei Jahren fahre ich in der großen Klasse, es war also ein langer Weg bis hierher. Ich könnte heute nicht glücklicher sein." ■



HRC

Druck wird größer: Ken Roczen

Warnschuss von TKO

Waren in der Vorwoche beim Auftakt der italienischen Meisterschaft noch Jorge Prado und Romain Febvre die Matchwinner, hießen sie am Sonntag beim zweiten Lauf in Alghero Glenn Coldenhoff und Thomas Kjer Olsen. Tom Koch wurde Fünfter!

Von: **Thomas Schiffner**

Riola Sardo-MX1-Sieger Jorge Prado fehlte in Alghero. KTM-Star Antonio Cairoli will eventuell kommenden Sonntag in Mantova erstmals eingreifen. In der MX1 in Alghero standen 17 Piloten am Startbalken.

Trotz einer miserablen Qualifikation und schlechtem Startplatz zog Yamaha-Werksfahrer Glenn Coldenhoff den Holeshot und beherrschte das Rennen bis zur letzten Runde. Deutlich hinter ihm duellierten sich anfangs Kawasaki-Mann Ivo Monticelli, Alessandro Lupino und Husqvarna-Werkspilot Thomas Kjer Olsen. Dann setzte Monticelli den führenden Niederländer mehr und mehr unter Druck, bis er zur Hälfte des Rennens einen Fehler machte und auf Platz 3 zurückfiel.

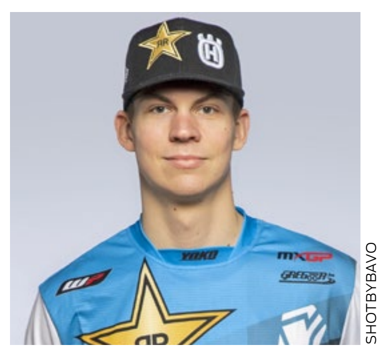
„TKO" erhöhte den Druck auf Coldenhoff, musste sich letztlich aber mit P2 zufriedengeben. Ben Watson zeigte ein glänzendes Debüt auf der 450er-Werks-Yamaha und wurde verdient Dritter. Monticelli war auf Platz 4 zurückgefallen, vor seinen Teamkollegen Romain Febvre. Den Franzosen ereilte das gleiche Schicksal wie letzte Woche: Wegen Problemen mit Armpump konnte er nicht attackieren.

Crash von Jeremy Sydow

In der prall gefüllten MX2-Klasse setzte der Italiener Nicholas Lapucci auf der Zweitakt-Fantic seine Erfolgsserie fort – nach Platz 2 in Riola Sardo buchte er diesmal den Klassensieg vor Landsmann Andrea Bonacorsi und dem Schweden Tim Edberg (beide Yamaha). Lapuccis Fantic-Markenkollege, der 16-jährige Maximilian Spies, lieferte erneut ein fehlerfreies Rennen ab und wurde Zehnter. Weniger Glück hatte Jeremy Sydow bei seinem Saisondebüt: Der EMX250-Pilot wurde in einen Startcrash mit mehreren Fahrern verwickelt und zerstörte sich dabei seine Kupplung. Der 20-jährige Chemnitzer fuhr das Rennen zu Ende und landete auf Platz 30. Ebenfalls im Sturzgetümmel: WM-Pilot Jago Geerts, der seine Yamaha vom letzten noch bis auf den sechsten Platz nach vorne jagte.

Dramatisch wurde das Superfinale mit 19 MX2- und allen MX1-Piloten. Romain Febvre gewann den Holeshot vor Coldenhoff, aber es gab wieder einen Startcrash von MX2-Fahrern in der ersten Kurve. Jago Geerts und Nicholas Lapucci waren unter den „Opfern". Thomas Kjer Olsen in seinem MXGP-Debütjahr profitierte von Überrundeten, kassierte Coldenhoff und Febvre vor sich und landete seinen ersten MX1-Tagessieg. Mit dem langen Dänen wird zu rechnen sein!

Der Norweger Kevin Horgmo (9.) wurde bester MX2-Fahrer. Die Überraschung des Tages zumindest aus deutscher Sicht war Tom Koch: Der 23-jährige Thüringer auf der Kosak-KTM verlor erst in der Schlussphase Platz 4 an Jeremy van Horebeek! ■



SHOTBYBAVO

Mann des Tages: Thomas Kjer Olsen

MOTOCROSS

Alghero (I), 7. März, MX1

1.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha
2.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna
3.	Ben Watson (GB)	Yamaha
4.	Ivo Monticelli (I)	Kawasaki
5.	Romain Febvre (F)	Kawasaki
6.	Jeremy van Horebeek (NL)	Beta
7.	Alvín Östlund (S)	Yamaha
8.	Alessandro Lupino (I)	KTM
9.	Tom Koch (D)	KTM
10.	Alessandro Contessi (I)	Kawasaki

MX2

1.	Nicholas Lapucci (I)	Fantic
2.	Andrea Bonacorsi (I)	Yamaha
3.	Tim Edberg (S)	Yamaha
10.	Maximilian Spies (D)	Fantic

Finale „Supercampione" (MX1+MX2)

1.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha
4.	Jeremy van Horebeek (NL)	Beta
5.	Tom Koch (D)	KTM

NACHRICHTEN

ERSTE BAHNRENNEN VOR DER ABSAGE

Die nationale Bahnsportsaison 2021 in Deutschland droht die zweite zu werden, die Corona zum Opfer fällt – zumindest teilweise. Die ersten terminierten Rennen sind bereits abgesagt: Oster-Speedway wird es in Pocking und in Neuenknick auch dieses Jahr nicht geben. Die MSV Herxheim denkt nun über eine Verschiebung des Langbahn-GP an Christi Himmelfahrt nach. Eine Verlegung würde massive Verluste für den Veranstalter bedeuten, da nur am Himmelfahrtstag bis zu 15000 Zuschauer zu erwarten sind. Bielefeld fürchtet eine Absage des Grasbahn-EM-Semifinals am 6. Juni, da ein Stadtfest am gleichen Termin von den Behörden bereits gestrichen wurde.

THURY IN DAYTONA AM FINALE VORBEI

Für Dominique Thury ging der Traum vom ersten Supercross-Finale in Daytona nicht in Erfüllung. Der 28-jährige Chemnitzer startete in der gut besetzten 250er-B-Klasse und schaffte auf Rang 25 gesamt die Qualifikation für das Abendprogramm. In seinem Vorlauf kam Thury auf Platz 12 und musste in den Hoffnungslauf. Dort reichte es nach zweimaligem Rennabbruch nur für Rang 10 und damit nicht für das Finale.

SUPERENDURO-WM KOMPRIMIERT

Auch die SuperEnduro-WM leidet unter den Folgen der Pandemie: SuperEnduro-Promoter Bastien Blanchard hat jetzt die Austragung der WM 2021 in nur noch drei Läufen am gleichen Ort bekanntgegeben: Alle drei Rennen finden in der Laszlo Sportarena in Budapest am Osterwochenende des 1., 3. und 4. April statt. Nach dem ersten Rennen wird die Strecke verändert. Es starten Prestige- und Juniorklasse sowie Europacup. Am Sonntag gibt es nur noch zwei Finals mit den vom Samstagsrennen qualifizierten Fahrern.



Ala-Riihimäki und Zorn: Vor 21 Jahren – und auch heute noch dabei

BANDY

Jahrhundert-Beginn

Wegen Corona bestand die Eisspeedway-Weltmeisterschaft 2021 aus einem einzigen Rennwochenende. Vor 21 Jahren in der niederländischen Race-Kapitale Assen war das schon einmal so. Beim WM-Finale 2000 waren Aki Ala-Riihimäki und Franky Zorn am Start – genau wie vor dreieinhalb Wochen. Der Österreicher damals mit seinem besten Karriereergebnis.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Eisspeedway-WM gibt es seit 1966. Bis 1993 wurde sie immer in einem Zweitagesfinale an einem Wochenende entschieden. Vor 28 Jahren versuchte die FIM mithilfe von Promotoren einen Grand Prix auf dem Eis aufzuziehen. Das gelang – mit der Mehrzahl der Rennen im fernen Russland – mal besser, mal schlechter. 1997 kehrte man für ein Jahr zum WM-Finalmodus zurück – in Assen. Und dann fand die WM der Spikeritter 2000 noch einmal an zwei Tagen statt – letztmalig bis zu diesem Jahr und wieder in Assen. Wegen Corona musste 21 Jahre später der Weltmeister erneut in einer Veranstaltung ermittelt werden, im Februar 2021 in Togliatti.

Zwölf Starter aus Russland

Für Assen 2000 hatten sich die 18 Teilnehmer in Semifinalrennen qualifiziert. Es gab damals noch kein Limit für Finalisten aus einer Nation, womit zwölf Piloten aus dem übermächtigen Russland gegen sechs scheinbar chancenlose Westeuropäer antraten. Unter den Startern vor mehr als zwei Jahrzehnten ein Dutzend Namen, die Wintersportfans auch heute noch geläufig sind: Aleksandr Balaschov, dreifacher Weltmeister aus Moskau. Per-Olof Serenius, zweifacher Weltmeister aus Schweden, der später mit 65 Jahren immer noch um WM-Medaillen kämpfte. Günther Bauer, der damals seine WM-Karriere gerade begann, zwei Jahre später als Vizeweltmeister in Berlin seinen sportlichen Höhepunkt erlebte und vor dreieinhalb Wochen in Togliatti seinen Sohn Luca beim WM-Finale coachte. Damals eher unbekannt war der Finne Aki Ala-Riihimäki. Er wurde in Assen Neunter, schaffte im selben Jahr mit dem finnischen Nationalteam sogar den Vize-WM-Titel. Sieben Jahre später erlitt der heute 55-Jährige einen Schlaganfall, lag lange Zeit im Koma. Doch vor zwei Jahren saß er plötzlich wieder auf dem Eisbike, und nach nur zwei gefahrenen Rennen wurde Riihimäki für das WM-Finale in Togliatti nominiert. In Russland wurde er Zehnter – 21 Jahre nach seinem Auftritt in Assen.

> „Gegen zwölf Russen zu bestehen, war eine Wahnsinnsleistung damals. Es war nicht das, aber eines der besten Rennen meiner Karriere.“
>
> Franky Zorn, Vizeweltmeister 2000

Um den Titel in Assen kämpften natürlich die Russen, wurden aber durch einen Außenseiter in ihren Kreisen gestört: Franz „Franky“ Zorn, damals 29 jähriger Österreicher aus Saalfelden, in seiner achten Rennsaison. Mit Motoren des bayerischen Tuners Klaus Lausch, mit denen er auch heute wieder fährt, gewann der während seiner gesamten WM-Karriere von Red Bull geförderte Zorn einen um den anderen Start und lag nach dem ersten Renntag gleichauf mit Kyril Drogalin, einen Punkt hinter Titelverteidiger Vladimir Fadeev. Dabei hatte es der Liebling der deutschen und niederländischen Fans in Assen neben drei Konkurrenten pro Heat auch mit weiteren Gegnern zu tun. „Die Russen haben damals, wie heute immer noch, zusammengehalten, dauernd ihre Motorräder getauscht. Ihr Manager war Vitalij Russkich, der hat gesagt, wo es langgeht. Als ich in meinem ersten Lauf vor drei Russen führte, musste Baraboschkin sich niederlegen, damit der Lauf abgebrochen und neu gestartet

werden konnte." Beim Restart war der Salzburger nur Dritter. Am zweiten Tag konnte Zorn in seinem ersten Lauf erneut Drogalin schlagen und war vor dem letzten Durchgang punktgleich mit ihm auf Platz 1. Das mit 9000 Fans gefüllte Hallenstadion „De Smelt", einen Steinwurf von der Dutch-TT-Strecke entfernt, kochte. Würde Zorn gewinnen, winkte der erste WM-Titel auf dem Eis für einen deutschsprachigen Fahrer, zumindest aber ein Stechen.

Zorn und Bauer Vize

Doch in Heat 37 lag der Österreicher hinter Balaschov auf Platz 2, als es ihm in einer tiefen Rille das Motorrad verriss und er dadurch auf Platz 3 zurückfiel. Drogalin reichte daraufhin ein zweiter Platz im nächsten Lauf für die Weltmeisterschaft. Und doch holte Zorn als einziger Österreicher und als erster Deutschsprachiger den Vizetitel. „Gegen zwölf Russen zu bestehen, das war schon eine Wahnsinnsleistung damals. Es war nicht das beste Rennen meiner Karriere, aber mit Sicherheit eines der besten", urteilt Zorn aus der zeitlichen Distanz.

Drei Jahre später schaffte Günther Bauer beim letzten GP in Berlin die Vizeweltmeisterschaft hinter Vitalij Khomitsevich, niemals vorher und nachher errang ein Deutscher WM-Silber und nie ein Deutschsprachiger – außer eben Franky Zorn.

Crashkönig Baraboschkin

Nicht alle Russen waren in Assen 2000 erfolgreich: Juri Iwanov, seit 1986 schon dreimal Weltmeister, fuhr mit einem aus Teilen des deutschen Mäzens Rolf Kolb zusammengebauten Motorrad, vermisste aber jegliche Motorpower und trat am Sonntag zum letzten Lauf nicht mehr an – 18. und letzter Platz. Für Maksim Baraboschkin dauerte das Rennen bis zu seinem dritten Lauf am Samstag. In Heat 11 wechselte er die Spur, Aleksandr Moskowka, 20-facher russischer Rundstreckenmeister im Road Racing, krachte in sein Heck. Pikanterweise disqualifizierte der Schiedsrichter dafür den dritten Russen Vladimir Lumpov, da er die Helmfarben verwechselt hatte. Für Baraboschkin (Platz 17) war die Veranstaltung vorbei. Der Russe beendete seine Karriere ohne Meistertitel, bekam aber später den Titel „Crashkönig", den er von eben jenem in Assen unschuldigen Lumpov erbte.

Über eigenen Fuß gefahren

Per Olof Serenius, heute 73-jährige, lebende Eisspeedway-Legende, wurde ebenfalls Opfer einer falschen Schiedsrichterentscheidung und kam auf Platz 11, zwei Jahre bevor er zum zweiten Mal Weltmeister wurde.

Günther Bauer, einziger deutscher Fixstarter im Feld, belegte in seinem vierten WM-Finale Platz 13: Der Schlechinger, der nun Corona-bedingt seit zwei Jahren auf sein Abschiedsrennen wartet, hatte sich bei einem Sturz in der Vorwoche in Berlin böse Prellungen und Blutergüsse zugezogen und quälte sich über die Distanz.

Aki Ala-Riihimäki, der nur wegen einer schweren Verletzung des Schweden Stefan Svensson, ebenfalls heute noch aktiv, ins Feld gekommen war, hatte auch Pech: Als er drei Runden vor Drogalin führte, begann sein Motorrad plötzlich zu springen. AAR erklärte: „Ich bin mir mit dem Hinterrad über den Fuß gefahren."

21 Jahre später fährt der Finne unter Corona-Bedingungen im russischen Togliatti wieder unter den 16 Weltbesten, einfach „... weil ich wieder fahren wollte."

Und Franky Zorn? Er hat seit seinem größten Triumph am 12. März 2000 zwanzig weitere Grand-Prix-Saisons bestritten, einen Europameistertitel errungen, mit Austria acht Silbermedaillen und sechsmal Bronze in der Team-WM gewonnen. Vor dreieinhalb Wochen fuhr er in Russland seine 29. Saison, die nur aus einem Rennen bestand. Sein Fazit zu Platz 5 in Togliatti unter sieben Russen: „Ich habe viele Generationen von Russen überlebt." ■

EISSPEEDWAY-WM 2000

Assen (NL), 11./12. März 2000

Platz	Fahrer	Punkte
1.	Kyril Drogalin (RUS)	26 Punkte
2.	Franz Zorn (A)	25
3.	Vladimir Fadeev (RUS)	24
4.	Aleksandr Balashov (RUS)	18
5.	Aleksandr Moskowka (RUS)	18
6.	Juri Polikarpov (RUS)	17
7.	Vladimir Lumpov (RUS)	16
8.	Vjatcheslav Nikulin (RUS)	14
9.	Aki Ala-Riihimäki (FIN)	14
10.	Valerij Perzev (RUS)	14
11.	Per-Olof Serenius (S)	14
12.	Igor Jakovlev (RUS)	13
13.	Günther Bauer (D)	7
15.	Markus Schwaiger (D)	5



SCHIFFNER

Franky Zorn - damals



SCHIFFNER

Aki Ala-Riihimäki - heute



AIGNER

Zorn vorn: Vor Weltmeister Kyril Drogalin (rechts) und Per-Olof Serenius



BANDY

Bestes WM-Ergebnis in 24 Jahren: Franky Zorn



SCHIFFNER

Siegerehrung 2000: Franky Zorn, Kyril Drogalin, Vladimir Fadeev (v. l. n. r.)



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



"AM für Jedermann" 350 Z - Unikat!, nahe neu, 20" Alu, tiefer, Sportauspuff, Wahnsinns Sound, alles TÜV, 26.900,– €. Tel. 02651 - 491659

Audi



RS 7 Sportback - 600 PS, EZ 11/2019, 7835 km, 441 kW, Tangorot Metallic, Matrix LED + Laser, RS-Keramikbremse, RS-AGA, B&O Premium, virtual cockpit+, Pano, HUD, uvm., 119.970,- € (MwSt. awb.). Audi Zentrum Hanau AG, Luise-Kiesselbachstr. 17, 63452 Hanau, Tel. 06181/49 08-0, autohaus-best.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55828



BMW

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H



X5 V8 5,0, EZ 12/2015, 99898 km, 330 kW, Top gepflegtes Fahrzeug, helles Leder, 35.555,- € (MwSt awb). Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55968



M3 E30 Cabrio, 1 von 786 gebauten, Bj. 6/1989, 97000 km, misanorot/Leder grau, 3. Besitz. Tel. 0043/664/3076070, www.carloft.at H

mehr: motor-klassik.de Nr. 55877

BMW Bertone, 1. Hd., Originalzustand mit Original KFZ-Brief, EZ 7/64, gegen Gebot an: enpe.immobilien@gmail.com

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



California T *39466 km*, EZ 03/2015, 412 KW, Nero Daytona, Leder Cuoio, Navi, Maintenance -03.2022, 128.500,- € (inkl. MwSt.). Fein Automobile, Andreas Fein, Daimlerstr.44, 68526 Ladenburg, Tel. 06203-181494, www.fein-automobile.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55966

Jaguar

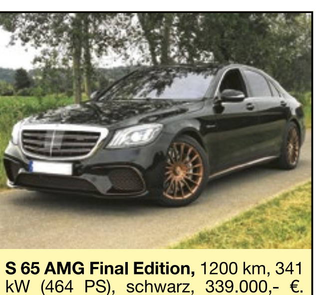
ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Lamborghini

Privat sucht gepfl. Huracan od. Aventador, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. 09495/902741

Mercedes



S 65 AMG Final Edition, 1200 km, 341 kW (464 PS), schwarz, 339.000,- €. 37520 Osterode, Tel. 0172/5406928

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55930



E 220 D AMG Cabriolet, neuwertig, Nur 8000 km, 24 Monate Junge Sterne Garantie, Vollausstattung, NP 67.497,- €, jetzt nur 39.650,- €. Tel. 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55933

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



Camperausbau, 6 Sitze, 4 Schlafplätze, Kühlbox, völlig autark, Komposttoil., Solar, 159000 km, 96 kW (131 PS), blau, VB 28.900,- €. PLZ 02923, Tel. 0176/70938670

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55934

Morgan

Aero Plus 8 mit BMW-Motor gesucht. Tel. 0171/4167106, www.springbok.de H

Porsche

Privat sucht top gepflegten 991 Targa 4 S, bis 40000 km, max. 2. Hd., Tel. 0176/17911791



Porsche 964 Carrera 4 "30 Jahre 911", Jubiläumsmodell, erst 1.700 km, polarsilber, 211.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, E-Mail: info@axelschuette.de, www.axelschuette.de H



Porsche 356 A 1600 Speedster, matching numbers, wunderschön restauriert, originale Zentralverschlussfelgen. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, E-Mail: info@axelschuette.de H



Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL :
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Beratung - Verkauf - Service



Direkt vom Importeur

Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

Renntransporter



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900.- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 od. Mobil +49 (0)172-7186266 H

www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de



www.berlin-tuning.com H





Honda RCB Replica, Einzelstück in Europa, auf Basis CB Seven Fifty, mit Straßenzulassung, 22.500,- €. Tel. 0160/98132488



Wir wollen uns treffen: R5 Pokal 1974-1990-Internet: r5pokal.com Kontaktdaten senden!



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht





Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 13/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,20 ❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe



MOTORSPORT IMAGES

Schöne neue Welt: Beim NASCAR-Rennen in Las Vegas war die Tribüne schon wieder gut gefüllt wie in Vor-Corona-Zeiten

Geld war wichtiger

zur Formel E in Saudi-Arabien MSa 12/2021

Ich habe mir den Formel-E-Auftakt auf SAT.1 angeschaut. Eigentlich hätte die Serie in Saudi-Arabien gar nicht starten sollen, aber das hohe Antrittsgeld war wohl wichtiger. Auf den schmalen Pisten gibt es kein richtiges Racing. Vom Unfall, der zum Abbruch führte, gab es keine TV-Bilder. Nach der Siegerehrung hätte die Veranstaltung fast in einer Katastrophe geendet, denn auf die Hauptstadt Riad gab es einen Raketenangriff. Die Einschaltquote am Samstag war wohl sehr enttäuschend. Deshalb kann man den Ausstieg von Audi und BMW gut verstehen. Zuschauer vor Ort sieht man bei den Rennen ja leider auch kaum.

Michael Sonnick
D-67117 Limburgerhof

Neue Dominanz

zur Formel-1-Saison 2021 MSa 12/2021

Es gab in der Vergangenheit immer wieder Epochen der Dominanz von einzelnen Teams. Denken wir nur an Lotus mit den Wingcars zurück, erinnern wir uns an McLaren, die als erste mit einem Kohlefaserchassis Kreise um das gesamte Teilnehmerfeld zogen. Später Williams mit der aktiven Radaufhängung, dann kam Benetton, später Ferrari – die hatten einen Fahrer namens Schumacher – und zuletzt Brawn GP mit dem Doppeldiffusor. Aber was macht Mercedes wirklich so schnell? Ist es der bärenstarke Motor, oder gar das Chassis? Sicher nicht Hamilton. Das wissen wir seit dem Grand Prix von Sakhir 2020.

Otto Hotzy
A-3493 Hadersdorf am Kamp

Kein falsches Wort

zu Problemen in der Formel 1 MSa 12/2021

Was mir an der Formel 1 schon länger nicht gefällt, ist die Austauschbarkeit der Strecken. Mit Ausnahme der Stadtkurse sieht von Bahrain bis Interlagos in der Onboard-Perspektive alles gleich aus. Ebenso, was die Fahrer in den Pressekonferenzen von sich geben – alles Einheitsbrei. Es ist die Oberflächlichkeit, die den Zeitgeist regiert und natürlich das Geld. Nur kein falsches Wort.

Alfred Bläsen
D-51107 Köln

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



19. April: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
2. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Täglich Mittwoch, 10. März, bis Dienstag, 16. März

je 19.50	Top Speed Classic	eoTV**
Mittwoch, 10. März		
23.00	Goodwood Revival	eoTV**
Freitag, 12. März		
ab 07.25	Supercars Bathurst, 1. & 2. Rennen (Zus.)	Sport 1+*
07.45	F1-Testfahrten Bahrain, 1. Tag **LIVE**	Sky Sport F1*
09.15	NASCAR Cup Series, Las Vegas (Wh.)	Sport 1+*
12.00	Formel 1, „Race On“ (zum Sendestart)	Sky Sport F1*
12.00	Formel 1, „Race On“	Sky Sport News
Samstag, 13. März		
07.45	F1-Testfahrten Bahrain, 2. Tag **LIVE**	Sky Sport F1*
16.30	E-Andros Trophy 2021, Serre Chevalier	Motorvision TV*
21.35	NASCAR Cup Series, Las Vegas (Wh.)	Sport 1+*
Sonntag, 14. März		
07.45	F1-Testfahrten Bahrain, 3. Tag **LIVE**	Sky Sport F1*
08.30	PS – Automagazin (Wh. 18.30)	N-TV
ab 14.45	Top Gear (3 Folgen)	NITRO
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
17.30	Drive to Survive (F1-Doku), 2 Folgen	Sky Sport F1*
ab 18.10	Supercars Bathurst, 1. & 2. Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.00	NASCAR Cup Series, Phoenix **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 15. März		
ab 17.15	Diverse Rallye-Sendungen (bis 20.05)	Motorvision TV*
17.30	Drive to Survive (F1-Doku), 2 Folgen	Sky Sport F1*
20.05	NASCAR Cup Series, Phoenix (Zus.)	Motorvision TV*
21.35	Tour Auto Optic 2000, Highlights 2020	eoTV**
Dienstag, 16. März		
17.30	Drive to Survive (F1-Doku), 2 Folgen	Sky Sport F1*

Motorrad

Samstag, 13. März		
ab 13.25	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 16.00)	Motorvision TV*
Sonntag, 14. März		
21.45	IoM TT 2018, Supersport-TT-Rennen	Motorvision TV*
Montag, 15. März		
ab 21.00	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.30)	Motorvision TV*
Dienstag, 16. März		
ab 16.30	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

TIPP	„The Crew“ (NASCAR-Sitcom)	NETFLIX*

*kostenpflichtig **auch im kostenlosen Sender-Livestream auf www.eotv.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

12.–14.03.	Formel-1-Testfahrten, Bahrain	BRN
13./14.03.	NASCAR Xfinity/Cup, Phoenix	USA
13./14.03.	GTWC & TCR Australien, Phillip Island	AUS

Motorrad

13.03.	Supercross-WM, Arlington (1)	USA
13.03.	200-Meilen-Rennen, Daytona	USA
14.03.	Motocross, Mantova	I
16.03.	Supercross-WM, Arlington (2)	USA

Vorschau

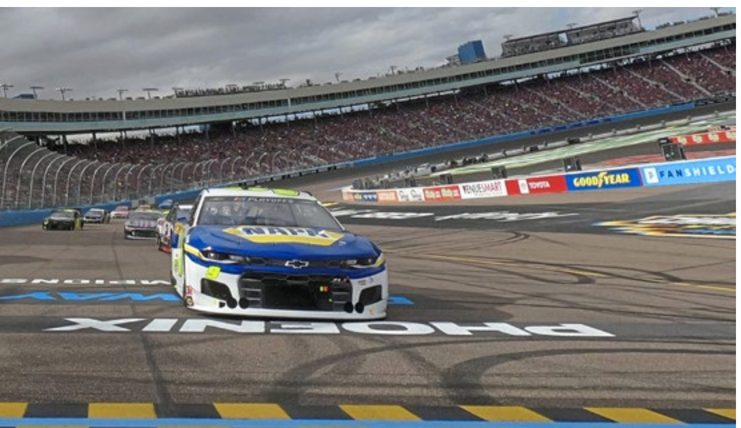

WILHELM

Formel-1-Testfahrten in Bahrain: Das erste Kräftemessen der F1-Generation 2021



M-SPORT

Rallye-Tracktest: Wie fährt die neue Rally3-Version des Ford Fiesta?



NASCAR

NASCAR Cup-Series: Im Oval von Phoenix geht es wieder heiß zur Sache


DIS

200 Meilen von Daytona: Nach einem Jahr Pause startet der Klassiker wieder


sky